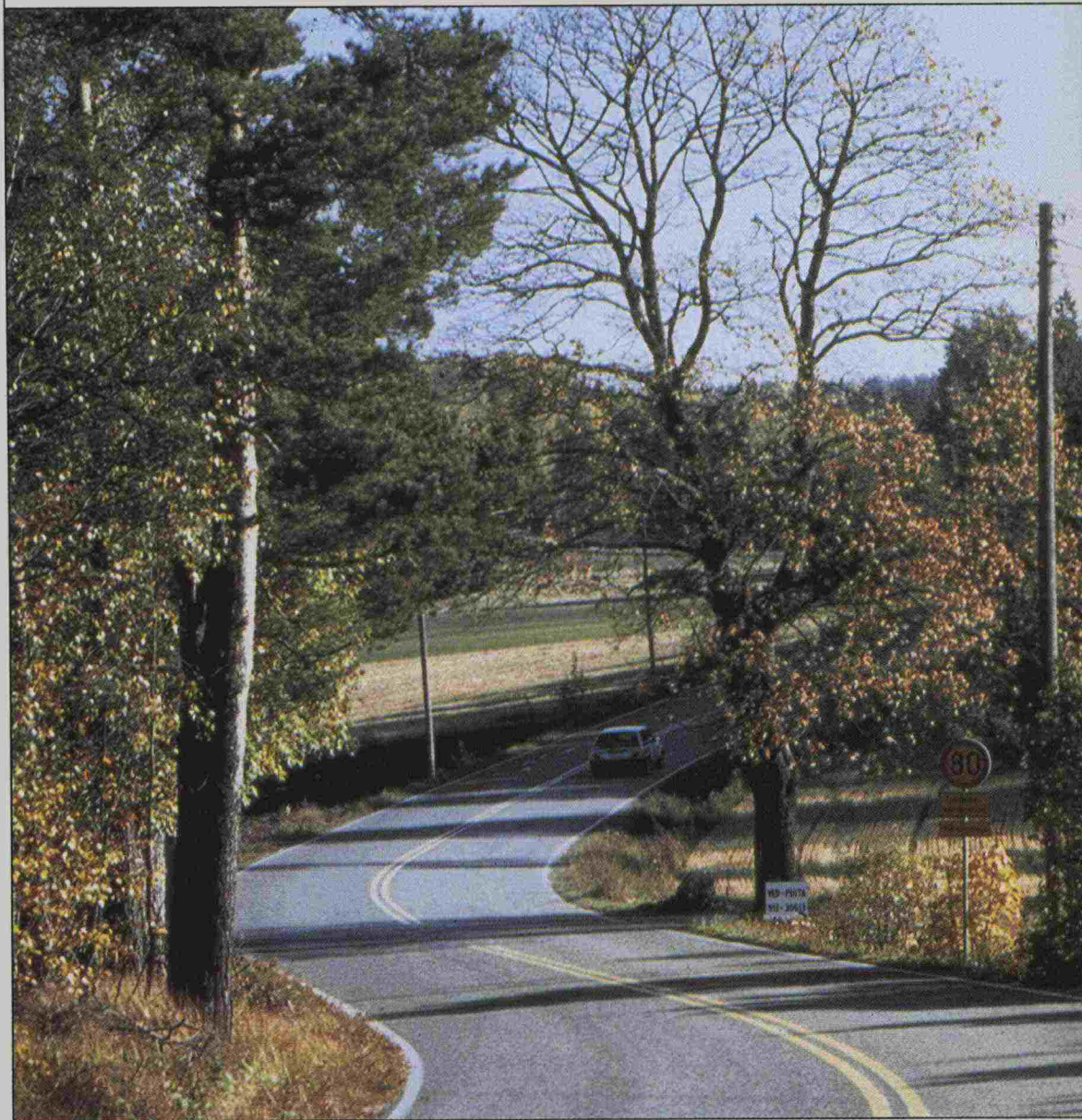


**Tielaitos**

# **Yleisten teiden ympäristön tila - maisema**



**Tielaitoksen  
selvityksiä**

**41/1996**

**Helsinki 1996**

**Kehittämiskeskus**

Tielaitoksen selvityksiä  
41/1996

**Yleisten teiden ympäristön tila  
- maisema**

**Tielaitos**  
Kehittämiskeskus

Helsinki 1996

Kansikuva: *Tapani Vuorinen*

ISSN 0788-3722  
ISBN 951-726-244-2  
TIEL 3200409  
Oy Edita Ab  
Helsinki 1996

Julkaisun kustannus ja myynti:  
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,  
painotuotepalvelut  
Telefax (90) 1487 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

**Tielaitos**

Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 148 721  
1.10.1996 lukien: 0204 44 150



**Yleisten teiden ympäristön tila - maisema** [Miljön vid allmänna vägar - landskap / The public road's environment - landscape]. Tielaitos, kehittämiskeskus. Helsinki 1996. Tielaitoksen selvityksiä 41/1996. 72 s. TIEL 3200409, ISBN 951-726-244-2, ISSN 0788-3722.

**Aiheluokka:** 05, 10

**Asiasanat:** tienpito, liikenne, maisema

## Tiivistelmä

Tiepiirien maisemaselvitykset ovat osa yleisten teiden ympäristön tilan kartoitusta, jota tielaitoksessa on tehty vuosina 1992-96. Selvityksissä on tutkittu piirien tieverkon maiseman tilaa lähinnä valta- ja kantateiden sekä seudullisesti merkittävien maanteiden osalta. Yhteenvertoraportin tavoitteena on koota tiepiirien selvityksistä valtakunnallinen yleiskuva tiemaiseman nykytilasta, arvoista, ongelmista ja toimenpidetarpeista.

Vanha tiestö sopeutuu erinomaisesti maisemarakenteeseen ja on olennainen osa kulttuurimaisemaa. Vanhojen teiden paikalle parannetut päätiety kulkevat yleensä mielenkiintoisissa ympäristöissä, vaikkakin standardimaisina. Tiemaiseman arvokkaina tekijöinä korostuvat Etelä- ja Länsi-Suomessa kulttuurimaisemat, Itä- ja Pohjois-Suomessa luonnonmaisemat. Etelä- ja Järvi-Suomessa pienipiirteinen ja rikkonainen maisema antaa korkealuokkaisen tien sovittamiselle vaikeat lähtökohdat. Nykyiset geometrialtaan loivat tiet sopivat parhaiten suurimuotoiseen maisemaan kuten Vaara-Suomeen, Pohjanmaalle ja Lappiin.

Maiseman ja tieverkon suhteessa toistuvat samat perusasetelmat ja ongelmat, mutta ne painottuvat eri tavoin eri osissa maata. Etelä-Suomen tiepiireissä korostuvat kulttuurimaiseman säilyttäminen, arvokkaan kasvuston säästäminen sekä tien ja maisemarakenteen mittakaavalliset ristiriidat. Itä- ja Pohjois-Suomessa yleisimpiä ongelmia ovat tiemaiseman yksitoikkoisuus sekä tienvarsien pensoittuminen ja näkymien umpeutuminen tieltä ympäristöön. Koko maassa suurimmat ongelmat johtuvat tien suuntauksesta. Vuosisadan alkupuolella ja 1950-60-luvuilla tiet rakennettiin jäykän suoraviivaisiksi maisemarakenteesta piittaamatta. Ongelmallisia tiejaksoja on eniten korkealuokkaisilla pääteillä kuten valta- ja kantateillä.

Koko maassa tulevat esille tietyt päätoimenpideryhmät, jotka nähdään tärkeimpinä ja kiireellisimmin toteuttamista vaativina. Toimenpiteitä ovat kaupunkien ja taajamien sisään-tulo- ja ohikulkujaksojen ilmeen kohentaminen, arvokkaassa kulttuurimaisemassa kulkevien tiejaksojen ympäristön parantaminen sekä uusien pirstovien linjausten välttäminen. Tiemaiseman monimuotoisuuden säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeä tehtävä, jota tukee yhteistyö muiden tahojen kanssa. Maiseman arvoille ja maisemanhoidolle pitäisi antaa entistä enemmän painoa. On syytä miettiä toimenpiteitä tiepiirin alueella tiekohtaisina kokonaisuuksina, joissa tiemaisemaan vaikuttaa monta tekijää. Maisemanhoitoa, matkailua, virkistystä ja maaseudun elinkeinoja voidaan kehittää laajoina yhteisprojekteina eri tahojen kanssa.



## Sammanfattning

Vägdistriktens landskapsutredningar är en del av den kartläggning av miljön vid allmänna vägar som vägverket gjort 1992-96. Utredningen behandlar landskapet längs vägdistriktens huvudvägar, dvs. främst riks- och stamvägar samt regionalt betydande landsvägar. Denna översiktsrapport strävar att ge en riksomfattande bild på basen av distriktens utredningar av väglandskapets nuläge, värden, problem och åtgärdsbehov.

Det gamla vägnätet passar utmärkt in i landskapsstrukturen och utgör en väsentlig del av kulturlandskapet. De huvudvägar som byggts ut längs en tidigare väglinje har i allmänhet en intressant omgivning, fastän själva vägarna är standardiserade. Kulturlandskapet är den viktigaste faktorn i väglandskapet i södra och västra Finland, naturen i norra och östra Finland. Det är svårt att passa in högklassiga vägar i det splittrade, finskurna landskapet i södra Finland och sjöområdena. Nutida vägars stora radier och tvärsnitt passar bättre i fjälltrakterna, i Lappland eller Österbotten, där landskapet också har en större skala.

I landets olika delar återkommer samma grundläggande frågor och problem i förhållandet mellan landskap och vägnät, men de får olika betoning. I södra Finlands vägdistrikt betonas bevarande av kulturlandskapet, skydd av värdefull växtlighet och de konflikter vägens och landskapets olika skala föranleder. I östra och norra Finland är de vanligaste problemen enformig vägomgivning, vägrenens buskväxtlighet och blockerade vyer från vägen mot omgivningen. I hela landet beror de största problemen på hur vägarna linjerats. I början av seklet och på 1950-60-talet byggdes vägarna styvt rätlinjiga utan att landskapet beaktades. De flesta problemsträckorna finns på högklassiga huvudvägar, dvs. riks- och stamvägar.

Vissa åtgärdsgrupper visar sig viktigast och mest brådskande i hela landet. Åtgärderna gäller förbättrande av infarts- och omfartsvägarnas karaktär i städer och tätorter, miljöförbättring längs vägar i värdefulla kulturlandskap och undvikande av nya splittrande väglinjeringar. Det är viktigt att bevara och utveckla väglandskapets mångfald. För det behövs samarbete med andra parter. Landskapsvärdena och landskapsvården borde betonas. Väglandskapet påverkas av många faktorer; i vägdistriktet är det skäl att lägga upp åtgärderna som en helhet för var väg. Landskapsvård, turism, rekreation och landsbygdens näringar kan utvecklas som omfattande helhetsprojekt tillsammans med olika berörda parter.

## **The public road's environment - landscape**

**Key words:** road management, traffic, transport, landscape

### **Abstract**

The Regional Road Administrations' landscape surveys are part of the 1992-96 Finnish National Road Administration survey of the state of the environment along existing public roads. The surveys focus on the landscape along the main and regional roads in the regions. This summary report presents a nationwide picture, based on the regional surveys, of the present state of the road landscape, its values, problems and needs for action.

Old roads fit extremely well into the landscape and form an essential part of the cultural heritage. Those main roads that were built on the old alignment generally have interesting surroundings, though the roads themselves are standardised. In Southern and Western Finland, cultural factors determine the main values of the landscape, while natural aspects dominate in Eastern and Northern Finland. It is difficult to fit high class roads into the small-scale, fragmented landscapes of Southern Finland and the lake areas. Present roads and their geometry fit best into large-scale landscapes, such as the fell areas of Lapland and the plains of Bothnia.

The same basic problems recur in the relationship between landscape and roads, but the emphasis varies in different parts of the country. In the Southern regions, the main concerns are preserving cultural heritage landscapes, protecting valuable flora and the conflicts in scale between the landscape and the roads. The predominant problems in Eastern and Northern Finland are monotonous road landscapes, road verges overgrown with bushes and blocked views from the road. Overall, road alignments are a main problem. In the early part of this century and in the 1950's and 60's, roads were built in straight lines, disregarding landscape structure. Problem stretches are most prevalent along the main roads.

Certain needs for action were seen as most important and most immediate all over the country. Such actions are improving the character of urban bypasses and entry roads, environmental improvement to stretches in valuable cultural heritage landscapes and avoiding new alignments fragmenting the landscape. Protecting and developing the diversity of the road landscape is an important task. It can be supported by co-operation with others involved. Landscape values and landscape maintenance should be emphasised. Many factors influence the road landscape; the Regional Administrations should develop co-ordinated action for each road. Landscape maintenance, tourism, recreation and rural economy can be developed in broad co-operative projects with different interests.



## **Esipuhe**

Tiepiirien vuosina 1992-96 laatimat maisemaselvitykset ovat osa Tielaitoksen Yleisten teiden ympäristön tila -selvityskokonaisuutta. Tilaselvitykset ovat pohjana Tielaitoksen ympäristöohjelmalle 1996.

Maisemayhteenvetoraporttiin on koottu tiepiirien selvityksistä valtakunnallisesti kattava yleiskuva yleisen tieverkon maiseman tilasta, maakunnallisista erityispiirteistä ja yhtäläisyyksistä sekä tiemaiseman keskeisistä ongelmista ja niiden korjaamiseksi tarvittavista toimenpiteistä. Yhteenvedo on osaltaan pohjana maisemanparantamistoimenpiteiden valtakunnalliselle ohjelmoinnille, piirikohtaiset selvitykset vastaavasti tiepiirien tarkemmille toimenpideohjelmille.

Yhteenvedon on tiepiirien selvityksistä koonnut maisema-arkk. *Laura Yli-Jama* LT-konsultit Oy:stä. Tielaitoksen kehittämiskeskuksessa on työtä ohjannut MMM *Raija Merivirta*. Raportin on julkaisuksi toimittanut MTi *Helena Tulemo*.

Helsingissä kesäkuussa 1996

*Tielaitos  
kehittämiskeskus*



## Sisältö

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	7
SISÄLTÖ	8
1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	11
1.1 Teiden sovittamisesta maisemaan	11
1.2 Tiepiirien maisemaselvitykset	11
1.3 Tiepiirien selvitysten rajaukset ja tavoitteiden asettelu	12
1.4 Yhteenvetoraportin tavoitteet	13
2 Tiestön maisemalliset lähtökohdat	15
2.1 Teiden perinteinen sijoittuminen maisemassa	15
2.2 Nykyisen tiestön suhde maisemaan	16
2.3 Alueelliset erityispiirteet	18
3 ARVOKAS TIEMAISEMA	29
3.1 Arvoalueet yleisen tieverkon vaikutuspiirissä	29
3.2 Yleinen tieverkko ja maiseman arvot	29
4 TIEMAISEMAN ONGELMAT	37
4.1 Ongelmien painottuminen eri osissa maata	37
4.2 Keskeiset ongelmaryhmät tiemaisemassa	39
4.2.1 Tiet kulttuurimaisemassa	39
4.2.2 Kaupunkien ja taajamien sisääntulojaksojen ilme	40
4.2.3 Teiden suuntauksen suhde maisemarakenteeseen	41
4.2.4 Tiemaiseman kokemusmaailma ja rytmi	42
4.2.5 Tien lähiympäristö	43
4.2.6 Tienpidon oheisvaikutuksena aiheutuneet maisemavauriot ja -häiriöt	45

---

5	MAISEMALLINEN TIELUOKITUS	47
---	---------------------------	----

---

5.1	Luokituksen perusteet	47
5.2	Maisemallinen tieluokitus toimenpiteiden pohjana	51

6	TOIMENPIDETARPEET JA SUOSITUKSET	53
---	----------------------------------	----

---

6.1	Merkittävimmät toimenpidetarpeet	53
6.1.1	Kulttuurimaisemien säilyttäminen ja hoito	53
6.1.2	Matkailu- ja maisematiet	54
6.1.3	Kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylien ympäristön kohentaminen	55
6.1.4	Yksitoikkoisten tiemaisemien elävöittäminen ja parantaminen	56
6.1.5	Tien lähiympäristön hoito	57
6.2	Tielaitoksen ja muiden tahojen yhteistyö	59
6.3	Alueellisia erityispiirteitä	60

7	VALTAKUNNALLINEN TAVOITTEIDEN ASETTELU	65
---	--	----

---

7.1	Tielaitoksen ympäristötavoitteet 2005	65
7.2	Kehittämistavoitteet tiemaisemassa	65
7.3	Toimenpiteiden suuntaaminen ja kiireellisyys	68
7.3.1	Ensisijaiset toimenpiteet	68
7.3.2	Pitkän tähtäyksen toimenpiteet	70

	LÄHTEET	71
--	---------	----

---

## **1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET**

### **1.1 Teiden sovittamisesta maisemaan**

Tiensuunnittelun käytäntö ja tavoitteet ovat Suomessa muuttuneet paljon kuluneina vuosikymmeninä. Eri vuosikymmeninä tienpidossa on painotettu erilaisia asioita aikakauden lähtökohtien mukaan. Keskeisinä teiden ulkomuotoon vaikuttavina tekijöinä ovat olleet mm. taloudellisuus, liikenneturvallisuus, kestävyys ja liikenteen välityskyky. Vaikka tien maisemaan sovittamisen peruskysymyksiä käsiteltiin Suomessa jo 1950-60-luvuilla, voi tiestötämme havaita, ettei tätä tietoa ja taitoa aina ole käytetty hyväksi, vaan muut seikat ovat painaneet enemmän teitä rakennettaessa.

Nykyään tien sopeuttamiseen ympäröivään maisemaan sekä tiemaiseman laatuun liikkujan kannalta on alettu kiinnittää huomiota aikaisempaa enemmän. Myös arvokkaiden maisema-alueiden merkitys ja ainutlaatuisuus on ymmärretty, ja tiedostettu uusien väylien maisemaa pirstova vaikutus. /16/

### **1.2 Tiepiirien maisemaselvitykset**

Maisemaselvitykset ovat osa tielaitoksen yleisten teiden ympäristön tilan selvitystyötä. Selvityksille annettiin tavoitteeksi muodostaa käsitys siitä, mikä on piirin tieverkon suhde maiseman arvokohteisiin ja tärkeisiin maisemakokonaisuuksiin sekä kartoittaa tiemaiseman ongelmakohteet ja parantamistarpeet piirikohtaisia korjaus- ja hoito-ohjelmia varten.

Tiepiirien selvitykset ovat hyvin erilaisia laadintaperusteiltaan. Tähän vaikuttavat mm. lähtötietojen tarkkuustaso, tarkastelutapa sekä selvitykseen mukaan otettujen teiden määrä. Maastotarkastelun mukanaolo tai puuttuminen vaikuttavat merkittävästi selvityksen johtopäätösten tasoon ja lopputulokseen.

Asetettu tavoitetaso vaihtelee eri piirien selvityksissä. Perusselvitystaso, joka kaikissa raporteissa täytetään, on karttatarkasteluna tehty tiestön läheisyyteen sijoittuvien arvokkaiden maisema-alueiden kartoitus. Näistä tiedoista on selvityksissä tehty myös jonkin verran analyysiä ja johtopäätöksiä. Tiemaiseman arvo- ja ongelma-analyysin tarkkuus ja taso vaihtelevat pääasiassa maastohavainnoinnin mukaan. Toimenpidesuosituksen laatu vaihtelee hyvin yleisistä suosituksista yksityiskohtaisiin, tiettyyn tieosuuteen sitoutuviin ohjeisiin.



### 1.3 Tiepiirien selvitysten rajaukset ja tavoitteiden asettelu

Selvityksissä tarkasteltavat tiet ovat valta-, kanta- ja seututeitä sekä sellaisia maanteitä, joilla on maisemallisesti tai matkailullisesti keskeinen merkitys. Lisäksi useissa selvityksissä on tarkasteltu valtakunnallisesti arvokkaille kulttuuri- ja perinnemaisema-alueille sijoittuvaa tiestöä. Tiedot yleiseen tiestöön liittyvistä arvokohteista on kerätty muutamasta kymmenestä metristä n. yhteen kilometriin leveältä vyöhykkeeltä tien molemmin puolin. Joissain selvityksissä on esitetty kaikki piirin alueella olevat valtakunnalliset maisema-alueet riippumatta tarkasteltavan tiestön läheisyydestä.

Selvityksissä on tavoitteeksi asetettu tarkastellun tiestön varteen sijoittuneiden arvokkaiden maisema-alueiden kartoittaminen sekä nykyisen päätiestön ja maiseman arvoalueiden ja tärkeiden maisemakokonaisuuksien keskinäisen suhteen arvioiminen. Samalla on haluttu tuoda esiin alueen ominaispiirteitä ja nykytilaa, sekä tien vaikutusta maiseman ja kulttuuriympäristön säilymisen kannalta.

Toisena tärkeänä asiakokonaisuutena on tarkasteltu tiestön sijaintia maisemassa ja maisemallisia ongelmakohtia, ts. analysoitu teiden luonnetta ja suhdetta maisemarakenteeseen. Tavoitteena on ollut löytää tiemaiseman ja tienvarsiympäristön ongelmakohdat, ryhmitellä erityyppiset ongelmatekijät sekä parantamistarpeet. Selvityksissä on kartoitettu myös sellaisia ongelmia, joihin Tielaitoksen toimin ei voida vaikuttaa. Suurimmassa osassa selvityksiä on tehty maisemallinen tieluokitus, jossa tarkasteltu tiestö on jaettu arvojen ja ongelmien mukaan tyyppijaksoihin, tavallisimmin neljään luokkaan.

Kolmantena tavoitteena on ollut esittää toimenpidesuosituksia ja periaatteellisia ratkaisumalleja tyyppillisille ongelmille. On myös kartoitettu maisemallisesti arvokkaat tiejaksot ja esitetty periaatteita niiden maisemanhoidosta. Toimenpidesuositusten laatu ja taso vaihtelevat eri piirien selvityksissä. Toisissa on päädytty esittämään yksityiskohtaisia toimenpidesuosituksia jokaiselle tarkastellulle tielle erikseen. Muutamassa raportissa taas esitetään tietyyypeille konkreettisia toimenpidesuosituksia, jolloin nämä tiettyypit edustavat koko alueen tiejaksoja ja maisematyypejä.

Kaikkien selvitysten tarkoituksena on hyödyntää työssä koottua materiaalia tienpitotoiminnan suunnittelussa sekä tulevassa tieverkko- ja hankesuunnittelussa. Selvitykset on suunnattu tiepiirille jatkotoimenpiteiden kohdentamista ja toiminnan kehittämistä varten. Selvityksissä analyysi painottuu tiemaiseman ongelmiin ja näiden ratkaisuehdotuksiin. Melko vähän on esitetty suosituksia toimenpiteiden painottamisesta tai tiepiirin maisemapolitiikan linjoista. Raporteissa annetuista toimenpidesuosituksista voi päätellä, että monet selvityksistä on samalla suunnattu myös tiepiirin yhteistyökumppaneille, kunnille, viranomaisille sekä tien varsien asukkaille ja teiden käyttäjille.

#### **1.4 Yhteenvetoraportin tavoitteet**

Yhteenvetoraportin tavoitteena on koota tiepiirien selvityksistä valtakunnallinen yleiskuva tiemaiseman nykytilasta, arvoista, ongelmista ja toimenpidetarpeista. Tarkoituksena on selvittää, ovatko ongelmat samoja eri puolilla Suomea ja mitkä ongelmat ovat keskeisimpiä, miten maisema-alueet erilaisine piirteineen tulevat ilmi tiestössä, voidaanko toimenpidetarpeita luokitella, ja kuinka ne painottuvat eri tiepiireissä. Yhteenvetoraportti toimii yhtenä lähtökohtana Tielaitoksen maisemanhoitopolitiikalle ja toimenpiteiden ohjelmoinnille.

Tiepiirien maisemaselvitysten vaihtelevuudesta johtuen valtakunnallinen yhteenveto ei voi antaa tilastollisesti pätevää kuvaa maan tiemaisemien tilasta. Se on kuitenkin näyttämässä suuntaviivoja tulevalle tiemaiseman käsittelylle sekä antaa tuntuman keskeisimpiin ongelmiin ja säilytettäviin arvoihin suomalaisessa tiemaisemassa.



## 2 Tiestön MAISEMALLISET LÄHTÖKOHDAT

Tiepiirien maisemaselvityksissä on kuvattu alueen maisemaa ja tiestön sijoittumista siihen. Raporteissa on selvitetty alueen kallio- ja maaperää, geomorfologiaa ja maiseman erityispiirteitä maisemamaakuntajaon pohjalta. Tarkastelu perustuu yleisesti ympäristöministeriön maisema-aluetyöryhmän maisemamaakuntajakoon. Tieverkon kehittymisen historiaa valotetaan taustaksi nykyiselle tiestön sijoittumiselle maisemassa.

### 2.1 Teiden perinteinen sijoittuminen maisemassa

Suomen luonnonolot ja kulttuuripiirteet ovat eri puolilla maata hyvin samankaltaisia. Jyrkästi erilaisia alueita ei ole, ja maisemalliset pääpiirteet vaihtuvat hitaasti alueelta toiselle. /17/ Varhaisten teiden maisemaan sijoittumisen kannalta koko maassa ovat pätenneet lähes samat seikat. Tiet ovat ohjautuneet kantaville ja kuiville maille kuten harjuille ja moreenimaille, välttäneet viljelymaan hukkaamista ja vaikeakulkuisia paikkoja sekä noudattaneet pienipiirteisesti maisemarakenteen muotoja. Vanhat tiet seurasivat luonnollisesti myös asutusta, kulkien kylästä kylään. Vanhat valtakunnalliset yhteydet kuten Suuri Savon tie, Ylinen Viipurin tie, Pohjanmaan rantatie tai Hämeen Härkätie kulkivat usein paikallistiestöstä poiketen suurmaiseman rakennetta vastaan, mutta pienipiirteisyydessään sopeutuivat hyvin maisemakuvaan. /2/ Varhaisimmat päätietyt ovat syntyneet Lounais- ja Etelä-Suomeen. Erityisesti Järvi-Suomessa, mutta myös muualla maassa vesireitit ovat toimineet tärkeinä kulkuväylinä, kesäisin kuljettiin veneellä ja talvisin jättä pitkin. Harvaan asuttuun Itä- ja Pohjois-Suomeen yleinen tiestö on syntynyt viimeisenä. /13/



Kuva 1: Vanha tie seuraa ruhjelaakson reunaa Snappertunanjoen-Fagervikin maisema-alueella Uudellamaalla.



Tien perinteisiä paikkoja maisemassa olivat Etelä-Suomessa peltoaukeiden tuntumassa kohoavat kumpareketjut, reunaselänteet, peltoaukeiden ja metsämaan rajavyöhykkeet, murroslaaksot ja jokirannat. /12, 14/ Järvi-Suomessa tiet noudattivat maisemarakenteen suuntaa kulkien pitkin harjuja ja murroslaaksoja sekä etsiytyen rannoille. Vaara-Suomessa tiet myötäilivät maiseman suuntautuneisuutta ja kulkivat vaaran laelta toiselle. Pohjanmaalla asutus ja tiestö keskittyivät jokien varsille. Lapissa vesistöjen hyödyntäminen liikkumiseen jatkui pidempään kuin muualla maassa. Kulkureitit pysyivät siellä pitkään talviteinä, jotka kesäisin toimivat vene- ja jalkapolkureitteinä. /13/

Vanha tiestö on olennainen osa kulttuurimaisemaa ja sopeutuu erinomaisesti maisemarakenteeseen. Nykymuodossaan nämä vanhat tiet ovat usein syrjäisiä maanteitä ja paikallisteitä, joista parhaiten maisemaan sopeutuvat ovat säilyttäneet alkuperäisen luonteensa. Vanhoille sijoilleen parannetut tiet, joissa linjausta on oijottu, kevyen liikenteen väyliä rakennettu, tasausta nostettu ja poikkileikkausta levennetty, ovat usein muuttuneet ongelmallisiksi, jopa hallitseviksi vanhassa kulttuurimiljöössä.

## 2.2 Nykyisen tiestön suhde maisemaan

Tällä vuosisadalla rakennettu, autoilua palveleva päätieverkostomme on ollut vaikeampi sovittaa maisemaan kuin vanhat, vähäliikenteiset tiet. Korkea liikkumisnopeus on vaatinut teiltä loivaa linjauksen ja tasauksen muotoa ja leveää poikkileikkausta. Tiensuunnittelussa vallinneet tyylit ovat myös vaikuttaneet teiden luonteeseen. Vanhimmat päätiet on rakennettu jäykän suoraviivaisiksi maisemarakenteesta piittaamatta. Myös 1950-60-lukujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti tielinjaus koostui pitkistä suorista ja lyhyistä kaarista. Ongelmallisia tiejaksoja on erityisesti suurimittakaavaisilla valtateillä, jotka on linjattu maisemarakenteen vastaisesti. 1950-luvun lopulla Suomessa ensi kertaa esiteltyn tien maisemaan sovittamisen periaatteiden vaikutus näkyy tiestössämme paikoin, mutta ei huomattavassa määrin. /16/

Uusimpien tiehankkeiden yhteydessä on pyritty noudattamaan maiseman suurmuotoja. Maiseman pienpiirteitä ei korkealuokkaisen tien suunnittelussa ole voitukaan ottaa huomioon. Etelä-Suomessa, suurien kaupunkien läheisyydessä tiheäksi kasvanut tieverkko on pirstonut laajoja viljelymaisemakokonaisuuksia ja muuttanut kulttuuriympäristöjä. /4, 14/ Harvaan asuttujen seutujen tiemaiseman ongelmana on metsäisyys ja yksitoikkoisuus. Tiejaksoja, jotka on linjattu hyvin ja joilta avautuu monipuolisia näkymiä on maan kaikissa osissa ja kaikissa tieluokissa, mutta eniten alempiluokkaisilla teillä. Erityisesti kulttuurimaisema-alueet ja vesistöt ovat tiemaiseman arvokkaita kohokohtia ja luovat miellyttävää tieympäristöä.





*Kuva 2: 1950-60-luvun suoraviivaiset linjaukset sopivat huonosti maiseman muotoihin.*

Nykyiset geometrialtaan loivat tiet sopivat parhaiten suurimuotoisille maisema-alueille, kuten Vaara-Suomeen, Pohjanmaalle ja Lappiin. Teiden suuri-kaarinen geometria kaartelea vaara- ja tunturimaisemassa luontevasti, jolloin tiestä tulee rytmiltään hyvä ja maiseman mittakaavaan sopiva. Näin tie kuvastaa alueen maisemarakennetta. Näilläkin pitkäaaltoisen maiseman alueilla ei aina ole käytetty hyväksi maiseman lähtökohdita, vaan varsinkin 50-60-luvuilla tiet rakennettiin yksitoikkoisen suoriksi. Laajoilla tasaisilla alueilla kuten Pohjanmaalla on houkutuksena ollut tehdä linjauksesta pitkiä suoria, mikä on luonut yksitoikkoista, maisemaan sopimatonta tieympäristöä. /16/

Etelä-Suomessa ja Järvi-Suomessa esiintyvä maiseman pienipiirteisyys ja rikkonaisuus asettavat tien sovittamiselle huomattavasti vaikeammat lähtökohdat. Ongelmallista on tien mittakaavan sovittaminen maisemaan ja tien sijoittaminen voimakkaasti suuntautuneen maisemarakenteen poikki. Vaikeimmat, korkeat penkereet ja leikkaukset ovat syntyneet teille, jotka on rakennettu koko linjaltaan miltei samaan tasoon. Niissä mäet on leikattu ja laaksot täytetty korkeilla penkereillä. /3, 12, 14/

Vanhojen teiden paikalle parannetut päätiet kulkevat yleensä mielenkiintoisissa ympäristöissä. Niiltä avautuvat näkymät ovat moitteettomia, mutta itse tie saattaa aiheuttaa häiriöitä ympäristölleen. Näiden teiden ilme ei poikkea normaalista korkealuokkaisesta standardiväylästä. /12/ Viimeisimpinä vuosikymmeninä rakennetut pääväylät on linjattu kauemmas kulttuurimaisemista, jotta ne aiheuttaisivat mahdollisimman vähän haittaa asutukselle. Nämä

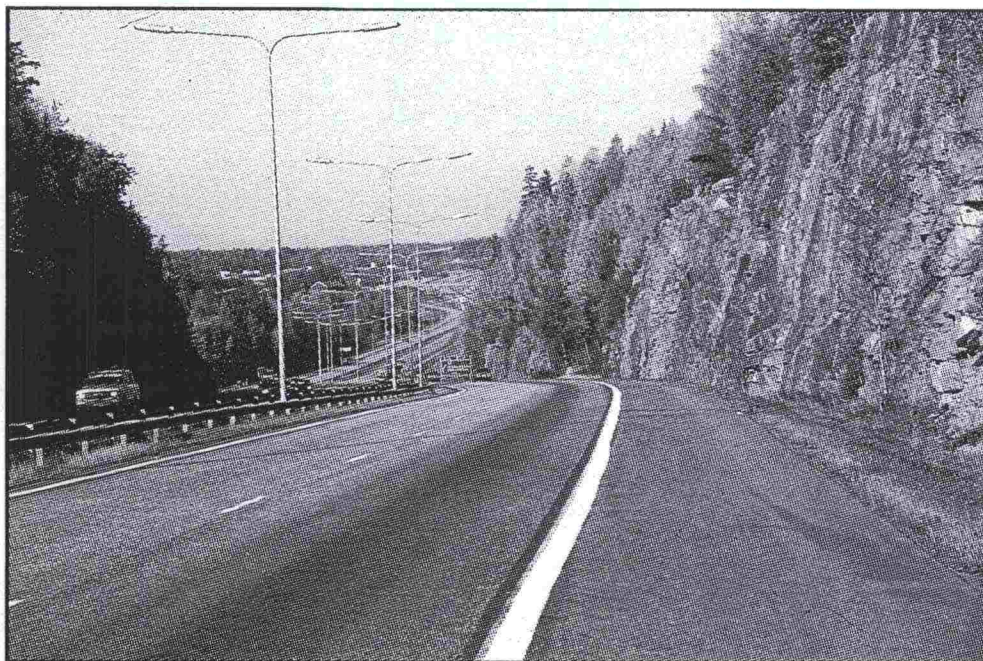


tiet ovat ohikulkutien luonteisia, kylät kiertäviä linjauksia, joilla on ongelmana tieympäristön metsäisyys ja yksitoikkoisuus. Erityisesti huomiota kiinnittää seikka, että kaikissa Järvi-Suomen alueelle sijoittuvissa tiepiireissä päätiestön ongelmana on yksitoikkoisuus ja kohokohtien puute, vaikka runsaat vesistöt olisivat linjauksessa huomioon otettuina antaneet erinomaisen mahdollisuuden mielenkiintoisen tiemaiseman aikaansaamiseen.

## 2.3 Alueelliset erityspiirteet

### Uudenmaan tiepiiri

Tiestö samoin kuin rakennuskanta on asettunut peltoaukeiden tuntumassa kohoaville kumpareille ja reunaselänteille, peltoaukeiden ja metsämaan rajavyöhykkeelle. Vanhan tiestön maisemallinen arvo on suuri. Uudenmaan tieverkko on maamme tihein. Alueelle sijoittuu valtaosa maamme moottoriteistä. Uudenmaan tiestöä leimaa pääkaupunkiseudulta säteittäin lähtevä päätieverkko ja siihen liittyvä rakentaminen. Vanhimmat päätiet on rakennettu jäykän suoraviivaisiksi pienipiirteisestä ja vaihtelevasta maisemarakenteesta piittaamatta. Uudet pääväylät on sovitettu maisemaan, mutta usein ympäröivä taajamarakenne on pakottanut voimakkaisiin maastonmuotoiluihin ja melusuojaukseen. Piirin maaseutualueilla uusi tieverkko on maisemallisesti yleensä hyvää tai neutraalia, selännealueilla paikoin yksitoikkoista. Rannikkoa seuraava tiestö kulkee maiseman perusrunkoa vastaan ja halkoo jokilaaksoja ja kallioselänteitä. Laajat kulttuurimaisema-alueet ovat tiemaiseman arvokkaita kohokohtia ja luovat monipuolista tieympäristöä. /14/



Kuva 3: Tarvontie on sovitettu onnistuneesti vaihteleviin maiseman muotoihin.



### Turun tiepiiri

Turun tiepiirin alue lieene Suomen tasaisimmin asutettua. Tiestö ulottuu kaikkialle tasaisena verkkona. Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa vanhimman tiestön sijoittumispaikkoja ovat olleet harjut, kannakset, selänteiden reu-navyöhykkeet, kumpareketjut, murroslaaksot ja jokirannat. Tie hakeutui luonnostaan helpoimmin kuljettaville ja vähiten tuottavaa maata hukkaaville paikoille.

Pääteiden maisema on kulttuurimaisemapainotteinen. Luonto-osuuksiakin on, mutta niitä on pidettävä erikoisuuksina. Turun tiepiirin alueella on runsaasti vanhoja, historiallisia teitä ja siltoja. Uudet tiet on rakennettu syrjäisemille alueille, eivätkä piirin valtatie vt 1:tä lukuunottamatta ole kovin mielenkiintoisia. Suurin osa päätiestöstä on rakennettu 1950-60-lukujen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti suoraviivaisina. Niiden rakentamisessa on käytetty yhdenmukaisia suunnitteluperiaatteita, suuntaustapoja, sovituksia maaston muotoihin, kasvilajeja jne. Vanhojen teiden paikalle parannetut pää-tiet kulkevat yleensä mielenkiintoisissa maisemissa. Kulttuurimaisema-alueilla paikallistiestö on pienipiirteistä ja kauniisti maisemaan sitoutuvaa. Pääteiden luonne ei näilläkään alueilla poikkea normaalista. /12/



*Kuva 4: Turun tiepiirissä maiseman kulttuurivaikutteisuus kuvastuu teiden varsilla mm. rikkaana kulttuurikasvillisuutena.*

### Hämeen tiepiiri

Hämeessä on runsaasti vanhaa tiestöä ja merkittäviä vesireittejä. Hämeen vanhimmat yleiset tiet kuljivat harjuja ja kannaksia pitkin ja niiden suuntaisesti. Poikkeuksen tästä muodostivat Hämeen Härkätie, Ylinen Viipurintie ja Suuri Savontie, jotka kuljivat suurmaiseman suuntautuneisuutta vasten poikittain. Vanhat tiet istuvat pienipiirteisyytensä ansiosta hyvin maisemaan.

Tieympäristön vaihtelevuudesta, vesistöjen runsaudesta ja vaihtelevasta topografiasta johtuen monet Hämeen teistä ovat ns. maisemateitä. Tien ja maiseman vuorovaikutus on Hämeessä selvästi nähtävissä. Kulttuuriympäristön merkitys maisemallisena tekijänä on tärkeä. Maisemallisia ongelmakohteita ovat rajun muutoksen kokeneet tiejaksot kuten (ohikulkuteiden eritasoliittymät, sisääntuloväylien leventäminen). Niiden ympäristö on muuttunut alkuperäisestä, eikä tiensuunnittelu pohjaudu luonto- ja kulttuuriarvoihin. Perusparantaminen on vaikuttanut maisemakuvaan tielinjojen oikomisena, tasauksen nostamisena ja kevyen liikenteen väylien rakentamisena. 1950-60-lukujen maisemasta piittaamaton, jäykän geometrian suunnittelutyyli näkyy Hämeessä lähinnä valtateilla. /2/

### Kymen lääni

Kymen läänin vanhin asutus on syntynyt vesireittien varteen. Vesireitit ovat olleet tärkeitä kesä- ja talviteitä. Varhaiset tiet johdettiin harjuille ja muille kantaville maille, joille tienteko oli helppoa. Myöhemmin rautatiet ja jokilaaksot ovat olleet tärkeitä yhteyksiä, joiden lähelle myös tiestö on kehittynyt. Perinteisesti tiestö on myötäillyt jokivarsia ja rannikolla pienipiirteistä maisemarakennetta.

Nykyinen tieverkko on Kymenlaakson alueella tiheä. Kymenlaakson tiestö on jakautunut eri puolilla maakuntaa eri tyyppisiin osiin maisemarakenteen mukaisesti. Tiet myötäilevät jokilaaksoja, Salpausselkää sekä pohjoisessa pieniä järviä. Poikkeuksen muodostavat eräät valtatie. Etelä-Karjalassa korostuu Salpausselkää seuraavan ja Vanhaa Ylisen Viipurintien linjausta noudattelevan valtatie 6:n merkitys valtasuonena. Teiden rakentamisen ja tienpidon vaikutukset maisemaan ovat Kymenlaaksossa merkittävästi Etelä-Karjalaa laajemmat. Kymenlaaksossa tiheä tieverkko on pirstonut laajoja viljelymaisemakokonaisuuksia ja muuttanut lukuisia kulttuuriympäristöjä erityisesti maakunnan eteläosissa. Etelä-Karjalassa luonnon monimuotoisuus ja vaihtelevat pinnanmuodot hahmottuvat selvästi tiemaisemassa. /4/



### Mikkelin lääni

Vesistöt ovat pitkään Etelä-Savossa olleet tärkeitä liikkumisväyliä. Savon tieverkon kehittyminen perustuu keskiaikaisen Suuren Savontien ympärille. Tie oli tärkeä yhdystie Länsi-Suomen ja Savon välillä. Alueen tiestö on noudatellut maisemarakennetta. Vanhan tiestön suhde pienipiirteiseen maisemaan on onnistunut. Maisemallisesti edustavimmat tieosuudet sijoittuvatkin kulttuuriympäristöön tai maisemallisesti erikoiseen ympäristöön, kuten harjujaksoille, drumliiniesiintymille tai kallioperän ruhjevyöhykkeille ja ovat usein vanhaa tienpohjaa noudattavia.

Mikkelin läänin tiestö on yleisesti ottaen hyvin maisemarakenteeseen sopivaa. Uudet pohjois-eteläsuunnassa kulkevat pääväylät on kuitenkin rakennettu jäykkälinjaisina piittaamatta maisemarakenteesta. Mikkelin läänin pienipiirteisessä maisemarakenteessa kovalinjaiset loivageometriset päätiet eivät useinkaan pysty seuraamaan maastonmuotoja. Leikkauksia ja pengerryksiä on mahdotonta välttää. Tiejaksot, jotka kulkevat pääosin metsäisessä, havupuuvaltaisessa maastossa ovat maisemallisesti yksitoikkoisia. Saimaan rannat ja järvinäkymät ovat tärkeä osa tieympäristön maisemaa. /3/



*Kuva 5: Valtatien 14 linjaus myötäilee tiiviisti Punkaharjun muotoa, mutta silti suurimittakaavainen tie on muuttanut rantamaisemaa pysyvästi.*



### Keski-Suomen tiepiiri

Keskisuomalainen tiestö on nuorta. Se kehittyi 1800-luvun teollistumisen myötä ja suurelta osin vasta tällä vuosisadalla. Vanhat keskisuomalaiset maantiet on tehty maisemarakenteen ehdoilla ja ne sopeutuvat kauniisti maastoon ja maisemiin. Maisemallisesti edustavimpia ovat Keski-Suomessa vanhat kulttuuri- ja vesistöympäristöt sekä useiden maisemakohteiden tuntumassa sijaitsevat tiet. Hyvin säilynyt tiestö on monilla alueilla keskeinen osa maisemaa.

Uusien korkealuokkaisten teiden suuntauksessa ei ole enää pystytty hyödyntämään keskisuomalaisen maiseman suuntautuneisuutta, ja valtaosa teistä on jouduttu linjaamaan "poikkimaisemaan". Maastonmuotojen vastaisesti linjatut tiet rikkovat maisemakuvaa. Uusimpien tiehankkeiden yhteydessä on kuitenkin pyritty noudattamaan maiseman suurmuotoja. Vanhojen teiden parantaminen ja maankäytön muutokset ovat aiheuttaneet paikallisia tie-maisemavaurioita. /5/



*Kuva 6: Sysmä-Luhanka -tie kulkee tyypillisesti keskisuomalaisessa pienipiirteisessä ja vaihtelevassa maisemassa.*

### **Kuopion lääni**

Savon tieverkko perustuu vesitieyhteyksien kehittymiseen. Vanhat tielinjaukset noudattelivat pohjois-eteläsuuntaista maisemarakennetta kulkien harjujaksoja pitkin tai rantakeskeisesti. Kuopio-keskeiseksi tieverkko alkoi kehittyä jo 1700-luvulla.

Nykyisenkin tieverkon kehittymiselle ovat maiseman järvisyys ja rikkonaisuus antaneet rajansa. Pohjois-eteläsuuntainen päätie, vt 5, seuraa Siilinjärveltä Iisalmeen pitkää harjujaksoa. Poikittaisteistä monet johtavat kohti Kuopiota. Tieympäristön luonne vaihtelee läänin eri osissa, ja tiet tarjoavat vaihtelevia kuvia maisemasta. Asumattomilla seuduilla tiemaisema on metsäistä ja melko yksipuolista. Tiejaksoja, jotka on linjattu hyvin ja joilta avautuu monipuolisia näkymiä, on tasaisesti ympäri läänin etenkin alempiluokkaisilla teillä. Maisemallisesti arvokkaita teitä löytyy kulttuurimaisema-alueilla sekä vanhojen teiden että uusien linjausten joukosta. Ongelmallisia tiejaksoja on valtateillä, jotka on linjattu jäykästi ja maisemarakenteen vastaisesti. Lisäksi ne kulkevat pääosin metsäisessä, tilallisesti suljetussa ympäristössä. /9/



### Pohjois-Karjalan lääni

Vanhat tiet seurailevat maisemarakenteen suuntautuneisuutta ja kulkevat vaaran laelta toiselle. Vanhoja tienpohjia on säilynyt valtakunnallisesti arvokkailla maisema-alueilla ja kulttuuriympäristöissä. Pohjois-Karjalassa myös kanava- ja teollisuusrakentaminen ovat synnyttäneet tieyhteyksiä ja varhaisen liikenteen luomia paikkoja.

Pohjois-Karjalan tieverkolle on tunnusomaista suuntautuneisuus etelästä pohjoiseen. Länsi-itä suuntaiset poikittaisyhteydet ovat heikot. Joensuu on selkeä maisemallinen ja liikenteellinen solmukohta. Pohjois-Karjalan maisema ja tiemaisema eroavat läntisestä ja eteläisestä Suomesta huomattavasti laajojen erämaiden ja vähäisten kulttuurimaisema-alueiden vuoksi. Alueen tiestö sijaitsee pääosin asumattomilla seuduilla tai haja-asutusalueella. Läänin tiemaisema kuvastaa hyvin maisemamaakuntien ominaispiirteitä ja vaihtelevaa luonnonmaisemaa. Kauniit tiejaksot hyödyntävät maisemarakennetta ja maiseman luontaista rytmiä. Yksitoikkoisimmat tie osuvat alueille, joissa maisema-arvoja on ennestäänkin vähän. Tyypillistä läänin tieverkolle on pääliikennevirtojen siirtyminen paikasta toiseen, mikä on samalla aiheuttanut liikennereitin varteen syntyneiden keskustojen siirtymistä. Ohikulkuteiden vetovoima on useissa paikoissa hajottanut keskustarakennetta. /10



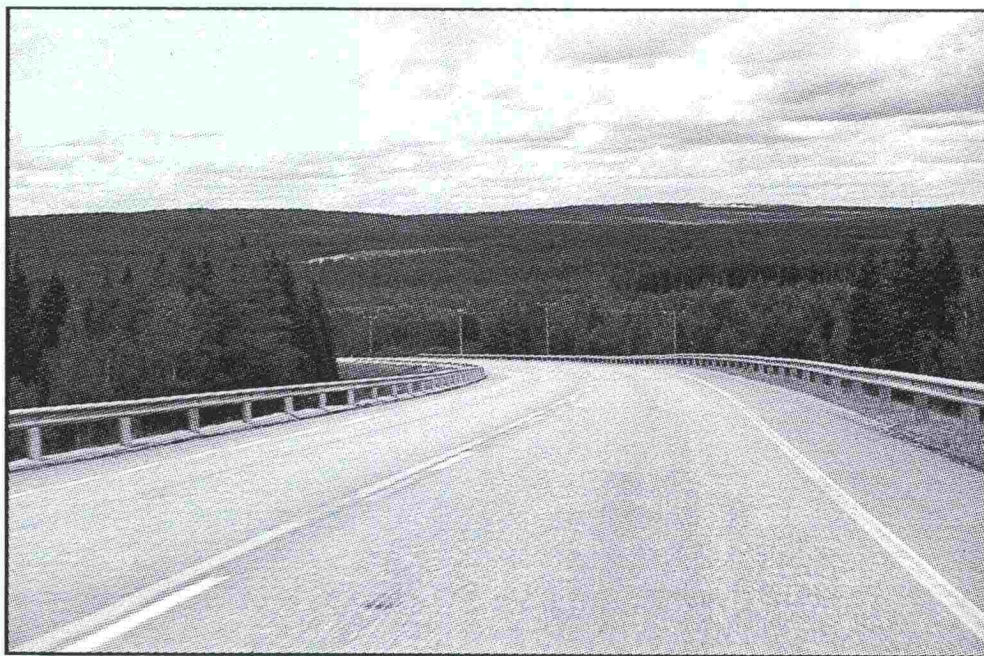
Kuva 7: Kiteenlahden maisema-alueelta on pitkät näkymät kaukomaisemaan.



### Oulun tiepiiri

Pääkulkureitteinä sisämaahan toimivat aina 1900-luvun alkuun saakka monet joet ja vesistöreitit, joiden varsilla asutus ja tietkin alkuaan sijaitsivat. Meri toimi rannikolla sijainneiden asutusten yhdistäjänä. Vanhimpia pääliikenne-reittejä oli Pohjanmaan rantatie. Oulun tiepiirin alueen tiestö on kehittynyt voimakkaasti 1930-50-luvulla. Tiestö noudattaa aikansa suunnitteluihanteita raajan suoraviivaisena. Tiepiirin yleisten teiden pääosa sijoittuu asutuimmille seuduille Pohjanmaan jokilaaksojen tuntumaan. Maisemallisesti mielenkiintoisimmat ja kulttuurivaikutteisimmat seudut ovat Oulun läänin länsiosan viljellyissä jokilaaksoissa. Vaaramaisemaan teiden geometria sopii hyvin, mutta Suomenselän suomaastossa teiden linjaus on suoraa ja yksitoikkoista.

Tasaisessa avoimessa maisemassa ongelmana on linjausta useammin tien taseus, joka nostaa tien ympäröivän maiseman yläpuolelle. Nevat ja rämeet ovat tieympäristön kohokohtia. /7/



*Kuva 8: Oulun tiepiirin itäinen osa on suurimuotoista vaaramaisemaa. Leipivaaralta laskeuduttaessa avautuu tielle upeat näkymät.*



### Vaasan tiepiiri

Nauhamainen jokivarsi- ja ranta-asutus ovat vaikuttaneet merkittävästi Vaasan tiepiirin alueella olevan tiestön sijoittumiseen. Vaihtumisvyöhykkeelle ovat ominaisia pitkät jokilaaksot, laajat viljelylakeudet sekä kulttuuri- ja perinnemaisemien runsaus. Suomenselän alue on luonteeltaan kumpuilevaa, jossa tiestö kulkee edellisiä alueita monimuotoisemmin.

Pohjalaisen maiseman luonne korostuu tieympäristössä peltojen runsaana osuutena. Valta- ja kantatiet kulkevat pitkiä jaksoja kulttuuri- ja perinnemaisemien vaikutusalueella. Maisema- ja matkailuteitä on erityisesti rannikolla, jossa merimaisema ja saaristo muodostavat vetovoimaisimman osuuden. /15/



*Kuva 9: Pohjalainen viljelylakeus on tunnusomaista Vaasan alueen tiemaisemille.*



### Lapin tiepiiri

Lapin tiestö on muuhun Suomeen verrattuna syntynyt varsin myöhään; ensimmäiset maantiet rakennettiin vasta 1800-luvun lopulla. Talviteillä oli pohjoisimman Suomen tiettömien erämaiden asukkaille pitkään suuri merkitys. Talvireittejä käytettiin talvisin poro- ja hevosteinä, kesäisin vene- ja jalkapolkureitteinä.

Lapin nykyinen tieverkko on peräisin sodan jälkeiseltä jälleenrakennuskaudelta. Ajan suunnittelutyylin mukaan teiden linjaus on jäykkää ja suoraviivaista. Samalla myös teiden tasaus on korkea. Teiden sopeutuminen suurmaiseen on kuitenkin suhteellisen hyvä. Kylien ja taajamien läpi tiot kulkevat hallitsevina ja irrallisina ympäristöstään. Kulttuurimaisemien vanha kylätiestö sopii kauniisti maisemaan. /6/



*Kuva 10: Utsjoen laakson voimakaspiirteisessä maastossa tiemaisema on jylhä ja vaihteleva.*

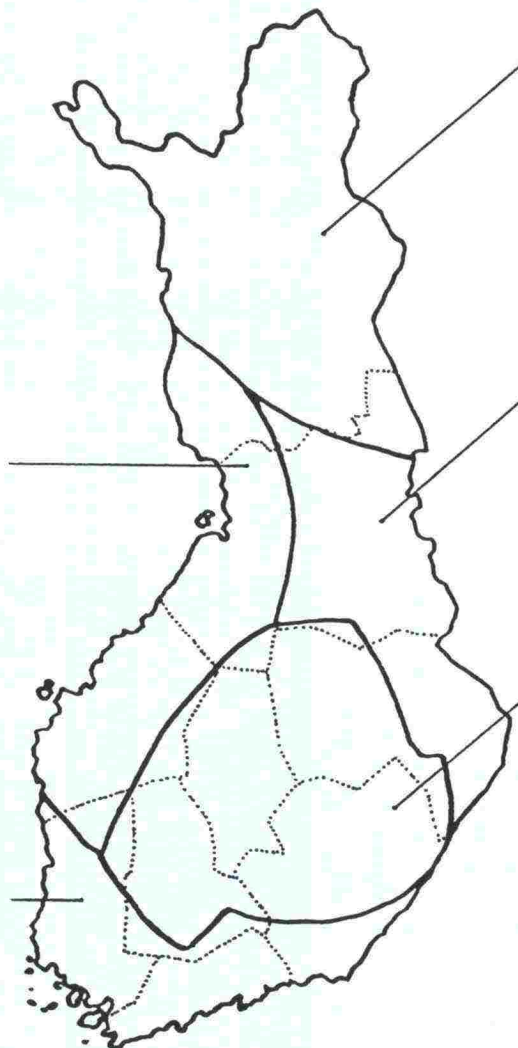


### Pohjanmaa

Tasaisia lakeuksia leimaavat peltolaaksot ja niiden väliset metsä- ja suoalueet. Yleisten teiden pääosa sijoittuu asuimuille seuduille jokilaaksojen tuntumaan. Päätiestö noudattaa maisemassa aikansa suunnitteluihanteita raa'an suoraviivaisena.

### Etelä Suomi

Vaihtelevaa ja pienipiirteistä maisemarakennetta vastaan kulkee paljon pääteitä. Kulttuurivaikutus maisemassa on voimakas. Alueen raskas ja tiheä tieverkko on monin paikoin muuttanut maisemakuvaa.



### Lappi

Maisemaa luonnehtivat suurpiirteiset ja jyrkät pinnanmuodot ja karu luonto. Tieverkko ja asutus on harvaa. Linjaukset ovat jäykkiä, mutta sopivat yleensä maiseman suurpiirteeseen muotoon.

### Vaara-Suomi

Teiden geometria sopii hyvin pitkäaaltoiseen ja loivaan vaaramaisemaan. Alueen tiemaisema on metsäistä, mutta tiet kuvastavat hyvin vaihtelevaa luonnonmaisemaa.

### Järvi-Suomi

Pienipiirteinen maastonmuodosto, harjut, metsäisyys ja vesistöjen runsaus leimaavat maisemaa. Alempiluokkainen tiestö on hyvin maisemarakenteeseen sopivaa. Uudet pohjois-etelä-suunnassa kulkevat pääväylät on rakennettu jäykkälinjaisiksi.

Kuva 11: Tiestön suhde maisemaan ja erityispiirteet suurmaisema-alueittain. /1/

### **3 ARVOKAS TIEMAISEMA**

#### **3.1 Arvoalueet yleisen tieverkon vaikutuspiirissä**

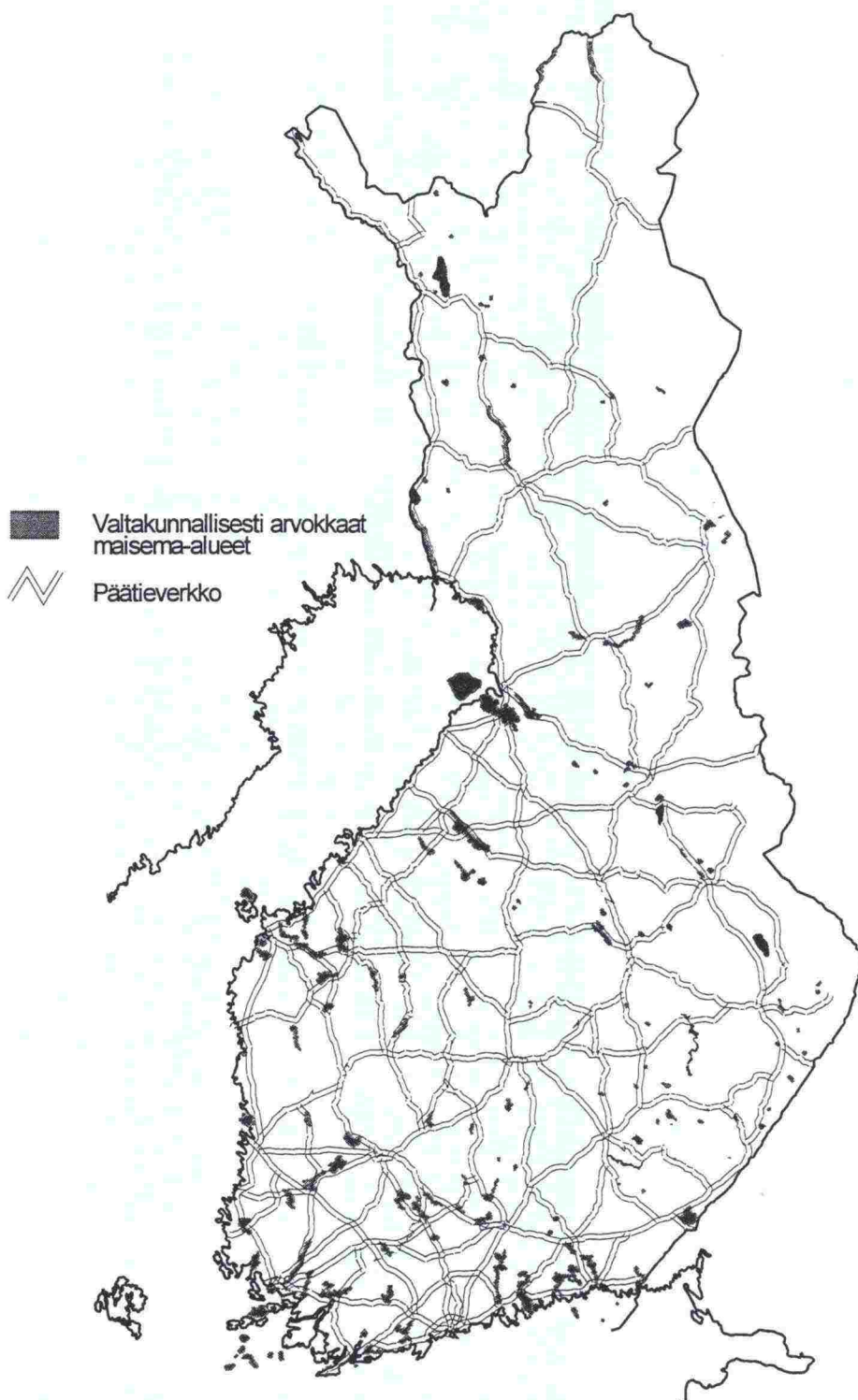
Tiepiirien selvityksiin on kerätty tiedot maisemallisista arvokohteista. Päälähteenä on käytetty ympäristöministeriön maisema-aluetyöryhmän -julkaisua /18/. Joissakin selvityksissä on poimittu kaikki tiestön läheisyydessä sijaitsevat kohteet valtakunnallisista paikallisesti arvokkaisiin kohteisiin, kun taas jossakin on esitetty vain koko seudun valtakunnallisesti arvokkaat kohteet riippumatta siitä, kuinka ne sijoittuvat tieverkkoon nähden. Yhteenvedoa hankaloittavat selvitysten erilaiset arvokohteiden luokittelutavat, koska joissain selvityksissä, luonto- ja kulttuurihistoriaosuudet ovat samassa raportissa maisemaselvityksen kanssa.

Maisemallisten arvoalueiden sijoittumisessa tiestöön nähden on eroja. Etelä-Suomessa tiestön läheisyyteen sijoittuu huomattavasti enemmän arvoalueita kuin Pohjois-Suomessa. Etelärannikolla ja koko Uudellamaalla, Etelä-Hämeessä ja Kymenlaaksossa arvokohteiden tiheys on muuta maata suurempi. Tämä selittyy osin Etelä-Suomen muuta maata tiheimmällä tieverkostolla, mutta myös pidemmällä kulttuurivaikutuksella, jonka ansiosta kulttuuri-maisemakokonaisuuksia löytyy muuta Suomea tiheimmin. Järvi-Suomen alueella tiestöön liittyviä arvokkaita maisema-alueita on huomattavan vähän verrattuna muihin alueisiin Suomen eteläosassa. Tämän voisi ajatella johtuvan siitä, että Järvi-Suomessa perinteiset liikenneväylät ovat olleet vesireittejä, eikä uusia pääteitä ole rakennettu myötäilemään kulttuurimaisemia siten kuin vanhat tiet myötäilivät. Esimerkiksi Lapissa, jossa kulttuurin vaikutus maisemaan on vähäinen, myötäilee tiestö samoja alueita, joille perinteinen asutus on sijoittunut. Näin valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita sijoittuu Lapissa runsaasti tiestön yhteyteen. Vaara-Suomessa pätee sama sääntö kuin Lapissa. Vaarojen perinteinen lakiasutus, joka muodosti vanhan liikenneverkon kiintopisteet, luo samalla arvokasta maisemaa. Nykyinen päätiestö tosin kiertää kauempaa nämä arvokkaat maisemakokonaisuudet. Pohjanmaalla arvokkaat maisema-alueet sijoittuvat luode-kaakko-suuntaisiin pitkiin jokilaaksoihin, joita vastaan nykyinen tiestö kulkee.

#### **3.2 Yleinen tieverkko ja maiseman arvot**

Suomen tieverkon maisemallisia arvoja voidaan tarkastella suurmaisema-alueittain. Etelä-Suomen, Järvi-Suomen, Vaara-Suomen, Pohjanmaan ja Lapin maisemalliset ominaispiirteet kuvastuvat tiestön maisemallisina erityispiirteinä ja säilyttävänä ominaisuuksina.





Kuva 12: Suomen päätieverkosto ja valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.

### **Etelä-Suomi**

Etelä-Suomen suurmaisema-alueelle sijoittuvat Uudenmaan ja Turun tiepiirit sekä osin Kymen lääni. Etelä-Suomen arvokkaiden maisema-alueiden enemmistö edustaa jokilaaksojen kulttuurimaisemaa. Jokilaaksot ovat kulttuuri-maisemakokonaisuuksia, joissa lähes kaikki vanhat tiet ovat maisemallisesti arvokkaita. Jokilaaksot kulttuurimaisemineen ovat tiestön solmukohtia. Parhaimmillaan tiet sijoittuvat maiseman reunavyöhykkeisiin, joista avautuu laajoja näkymiä sekä maisemaan että tien suuntaisesti. Tiestön maisemalliset arvot perustuvat laajoihin, vaihteleviin viljelymaisemiin ja jokinäkymiin, kulttuurikasvillisuuteen ja perinteiseen rakennuskantaan, järvi- ja kylä-maisemiin sekä rannikkoseudun sisäsaaristomaisemaan. Näitä arvoja omaava tiestö sopisi hyvin maisematiestöksi. Parasta maisemanhoitoa näille teille on nykyisten maisema-arvojen vaaliminen ja radikaalien toimenpiteiden välttäminen. /12, 14/

Turun tiepiirissä lähes kaikille valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille sijoittuu valta- ja kantatietä sekä muuta päätiestöä. 1950-60-lukujen suunnittelutyylin mukaiset linjaukset ovat jäykkiä ja suorita, ja sopivat huonosti herkkään, pienipiirteiseen maisemaan. Alueen viljelymaisema on kuitenkin melko suurpiirteistä, jolloin tie ja maisema eivät ole suuresti ristiriidassa keskenään. /12/

Uudellamaalla päätiestöä sijoittuu neljälle valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle. Kymen läänissä valtakunnallisesti arvokkaita kulttuurimaisemia sivuavat yleiset tiet ovat pääosin maanteitä ja paikallisteitä. Arvokkailla maisema-alueilla tiestö noudattelee vanhoja tienpohjia, ja sopii siten hyvin niin kooltaan kuin geometrialtaan maisemarakenteeseen. Tiemaiseman ongelmakohtia on vähän, ne ovat yleensä paikallisia ja johtuvat tavallisimmin uusien rakennustoimenpiteiden riittämättömästä maisemoinnista. Tyypillisiä kohteita ovat siltojen penkereet, kevyenliikenteenväylien ympäristöt ja eräät taajamien ja kylien sisääntulotiet. Arvokkaiksi luokitelluissa kirkonkylissä tien osuus taajamakuvasa on merkittävä. Tiestö on näissä kylissä säilynyt pienipiirteisenä. Maiseman arvon kannalta on tärkeää kiinnittää huomiota teiden luonteen säilyttämiseen. /4, 14/

Maiseman kannalta on ongelmallista se, että perusparannettaessa vanhoja teitä niihin lisätään päälle uusia rakennekerroksia ja pienipiirteiset mutkat oikaistaan. Korkeat penkereet saattavat häiritä maisemakuvaa, ja pienien piirteiden oikominen vie tielinjalta herkkyyden. Avarissa jokilaaksoissa tiestö sopeutuu suurmaisemaan suhteellisen ongelmattomasti, mutta kapeammissa tie katkaisee laakson jatkuvuuden. Päätiет leikkaavat tilusrajojen ruudukkoon kehittyntä kylätieverkostoa, jopa puukujanteita. Pensoittuneet tiepenkereet sulkevat tärkeitä näkymiä ja saavat tiemiljöön näyttämään hoitamattomalta.



Tielläliikkujalle ovat tärkeitä avoimet, pitkät näkymät maiseman arvopaikoilla. Uusi tienvarsirakentaminen, kuten teollisuusrakennukset ja huoltoasemat, on kulttuuriympäristössä häiritsevää ja tukkii avointa maisematilaa. Erityisesti liittymäalueiden kaupallistumiseen olisi suhtauduttava kriittisesti. /12, 14/



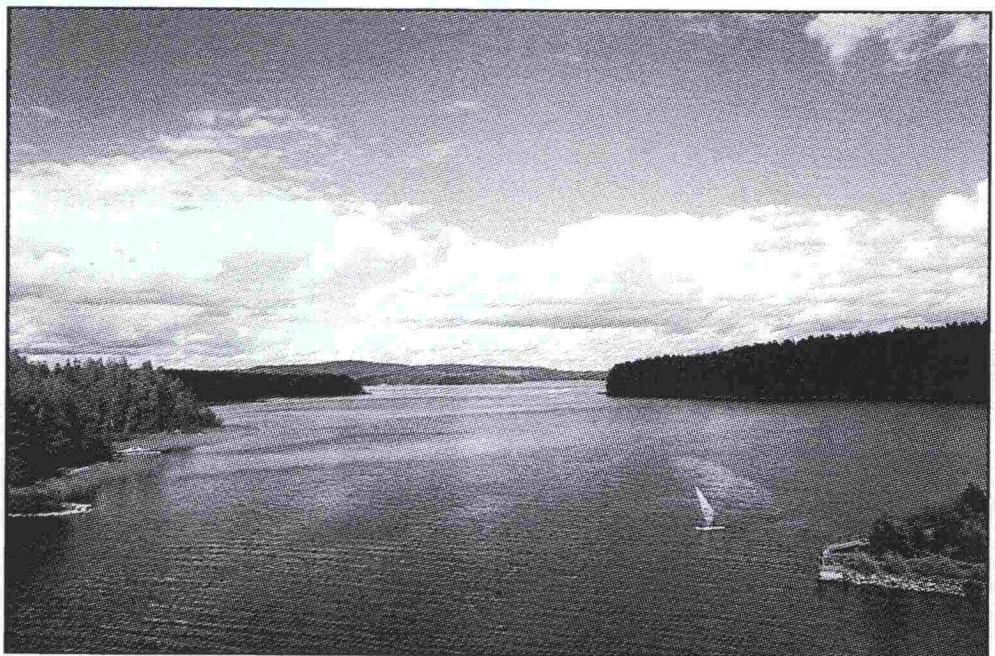
*Kuva 13: Rehevä kulttuurikasvillisuus on arvokas maisematekijä Etelä-Suomen vanhojen tielinjojen varsilla.*

### Järvi-Suomi

Järvi-Suomen alueelle sijoittuvat Hämeen ja Keski-Suomen tiepiirit sekä osa Kaakkois-Suomen ja Savo-Karjalan tiepiirejä. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ovat perinteisiin kyliin liittyvää kulttuurimaisemaa tai harjuihin ja vesistöihin liittyvää luonnonmaisemaa. Hämeessä kulttuurivaikutteisuus näkyy tiemaisemissa voimakkaammin kuin itäisessä Järvi-Suomessa. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sijoittuvat yleensä hieman sivuun päätiestöstä. Valtaosa kaikista kulttuurimaisemakohteista sijoittuu maanteiden ja paikallisteiden varteen. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ympäristöjä sijaitsee erityisesti kuntien ja kaupunkien keskustojen läpi kulkevien teiden varsilla. Myös nämä kohteet sijoittuvat pääasiallisesti alempiluokkaisten teiden varrelle.



Valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille sijoittuva alempiluokkainen tiestö sopii hyvin ympäristöönsä. Hitaasti kehittyneet vanhat tieosuudet ovat keskeinen osa maisemaa ja säilyttäneet maisemalliset arvot hyvin. Hämeen tiepiirissä on runsaasti historiallista tiestöä: Hämeen Härkätie, Ylinen Viipurintie, Kyröskankaan tie, Suuri Savontie sekä Meritie. /2/ Arvokkailla maisema-alueilla sijaitsevien teiden lisäksi edustavia ovat tiet, joiden vaikutuspiirissä on runsaasti pienmaisemia. Pienmaisemat ovat Järvi-Suomelle ominaisia koski-, harju- ja kulttuurimaisemia. Maisematiet edustavat pääosin maakunnalle tyypillisiä mäki- ja järvimaisemia. /5/



*Kuva 14: Vesistönäkymät ovat tiemaiseman hienointa antia Järvi-Suomessa. Kuvasa näkymä Vuoksensalmelta Päijänteelle.*

Arvokkaita maisema-alueita pahoin pirstovia uusia pääväyliä Järvi-Suomessa on suhteellisen vähän. Uudet tiet ovat joskus aiheuttaneet arvokkailla maisema-alueilla ristiriitoja. Nämä ristiriidat liittyvät pääteiden jäykkään geometriaan ja suureen mittakaavaan. Arvokkaiksi luokitellut maisema-alueet ja maisemanähtävyydet luovat kaivattuja kohokohtia ja avaavat näkymiä päätiestön metsäiseen maisemaan. Ongelmana on tienvarsien hoitamaton ja pensoittunut ilme arvokkaiden maisemien kohdalla. /3, 5/

Teiden rakentaminen ja tienpito vaikuttaa kulttuuriympäristöjen tilaan ja arvoon. Maisemallisia ongelmakohtia ja -osuuksia on perusparannetuilla tiejaksoilla, joiden ympäristö on muuttunut alkuperäisestä. Arvokkaiden, vanhojen tiemaisemien kannalta on tärkeää suojella maisemaa, säilyttää tie yleisenä tienä ja tehdä kunnostustyöt hienovaraisesti säilyttäen tien alkupeäinen linjaus, tasaus ja poikkileikkaus. /4/



### Vaara-Suomi

Vaara-Suomen suurmaisema-alueeseen kuuluvat Oulun tiepiirin itäinen osa sekä Savo-Karjalan tiepiiristä Pohjois-Karjalan lääni ja Kuopion läänin itäosa. Valtakunnallisesti arvokkaat maisemat ovat useimmin pieniä kyläkokonaisuuksia. Kylät ovat joko vaaranlakiasutusta tai rantakylä. Arvokkailla maisema-alueilla kulkevat tiet ovat pääosin maanteitä ja paikallisteitä. Arvokkaista maisema-alueista vain harvat sijoittuvat päätiestön varrelle.

Vanhat, sorapintaiset tiet ovat tärkeä osa maisema-alueiden kokonaisuutta. Ne noudattelevat kauniisti maastonmuotoja. Vanhoille tienpohjille parannetut, korkealuokkaisemmat tiet ovat onnistuneita ja sitoutuvat hyvin maisemarakenteeseen. Niiden heikkona kohtana ovat tien geometrian karkeat oikaisut, jotka häiritsevät maisemakuvaa. Valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt sijoittuvat suurimmalta osin teiden varsille, joskin harvemmin pääteiden yhteyteen. Kulttuuriympäristöjä ovat kanava-, koski- tai jokimiljööt, rautatieympäristöt, vanhat tieosuudet tai perinteiset miljöökokonaisuudet. Tiemaiseman kannalta keskeisimpiä ovat kirkkoympäristöt, vanhat maantiet ja kylämiljööt, jotka metsäisessä tieympäristössä ovat tärkeitä ja vaihtelua tuovia etappeja. Tiemaiseman kohokohtina ovat myös upeat vaaranäkymät. /10/



*Kuva 15: Saarion arvokas maisema-alue on vaaranrinnnekylän kulttuurimaisemaa.*

Vanhan kylätien parantaminen ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen on paikoin nostanut tien tasauksen korkealle ja pirstonut pahoin perinteistä miljöötä. Uusien maanteiden ongelmana on tienvarsien pensoittuminen ja

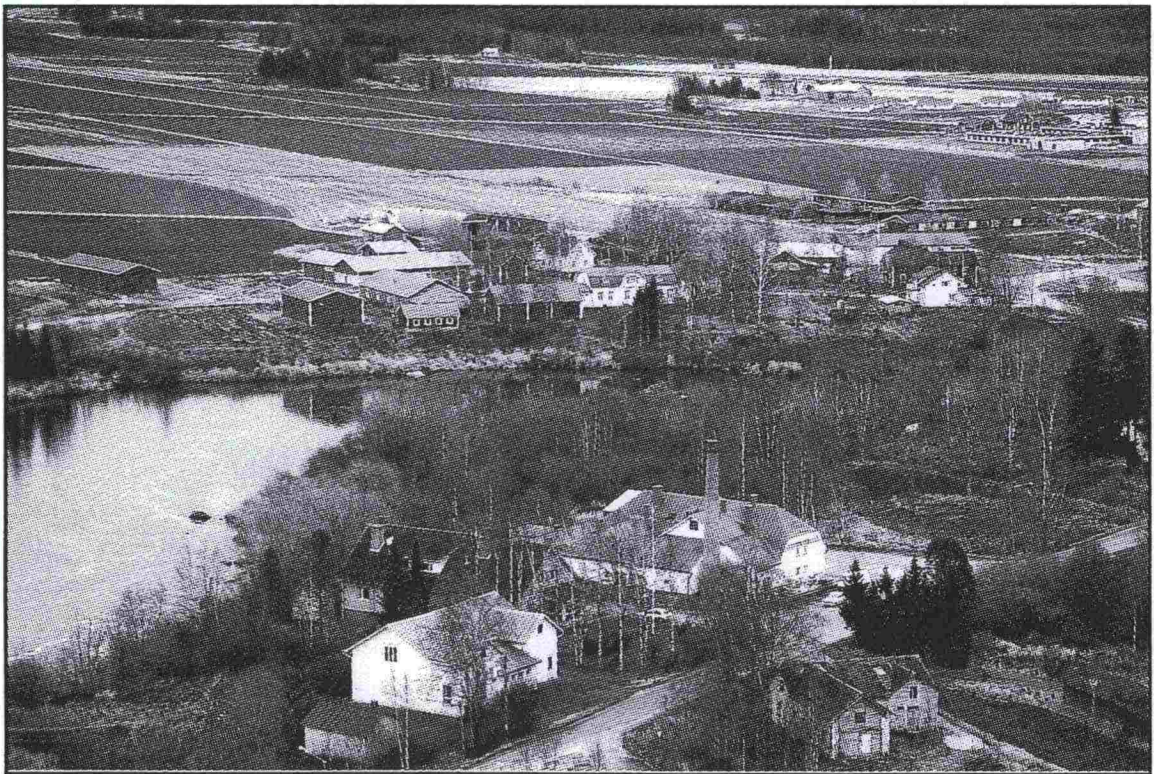


näkymien umpeutuminen sekä geometrian jäykkyys. Arvokkailla maisema-alueilla tienvarsien maisemanhoidon, kuten pensaikon raivaamisen ja luiski-en hoitotavan merkitys korostuu. Karussa ympäristössä kulkevilla uusilla teillä ongelmana ovat tien nurmetetut luiskat, jotka eivät sovi ympäristöönsä.  
/7/

### Pohjanmaa

Pohjanmaan suurmaisema-alueeseen kuuluvat Vaasan tiepiiri sekä Oulun tiepiirin länsiosa. Pohjanmaan valtakunnallisesti arvokkaat maisemakokonaisuudet ovat suurimmaksi osaksi laajoja viljelyalueita. Lähes kaikille valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille sijoittuu valta- ja kantatietä sekä muuta päätiestöä. Eniten maisemallisesti arvokkaita jaksoja on alemmepiluokkaisilla teillä.

Valtakunnallisesti arvokkailla maisema-alueilla olevat alkuperäiset tiet ovat alueen luonnetta kuvastavia ja sijaitsevat perinteisillä paikoillaan asutuksia ja kyliä sivuten. Hoidettu tienvarsien kasvillisuus ja hyvin säilynyt puusto vaikuttavat positiivisesti maisemakuvaan. Uudet tiet ovat luonteeltaan ohitusteitä, ja leikkaavat maisemarakennetta usein maisemakuvaan sopimattomilta paikoilta. Laajoilla jokilaaksojen maisema-alueilla nämä jäykät ja suorat tiet tuovat merkittävän muutoksen maisemakuvaan korkeiden penkereidensä vuoksi.



*Kuva 16: Pohjanmaan jokilaaksoissa perinteinen asutus ja tiestö sijoittuu jokivarsille.*



Tienvarsien pensoittuminen estää näkymiä tasaisessa maisemassa ja vaikeuttaa lakeuden hahmottamista. Arvokkailla maisema-alueilla vanhan kylätien parantaminen ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen on paikoin nostanut tien tasauksen korkealle ja pirstonut perinteistä miljöötä. Myös joitakin kylien kulttuurimaisemia vaivaa pensoittuminen. /7/

### Lappi

Lapin tiepiirissä valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja kohteet ovat jokilaaksojen kulttuurimaisemia, tunturimaisemia tai perinteisiä kylämiljöitä ympäristöineen. Päätiestö myötäilee arvokkaiden jokilaaksojen reunoja, joista avautuu hienoja näkymiä Lapissa suhteellisen vähälukuisiin kulttuurimaisemiin. Lisäksi useita arvokkaita tunturimaisemia sijoittuu päätiestön läheisyyteen. Suurimuotoisessa ja jyrkkäpiirteisessä maisemassa avautuu tiestölle vaikuttavia kaukonäkymiä. Tiemaiseman kohokohdat ovat Lapissa luontopainotteisia: tunturit, suot ja vesistömaisemat. Harvaan asutussa lännessä kylät ja muut asutuskeskittymät tuovat tervetullutta vaihtelua pitkiin metsäisiin osuuksiin.

Perinteinen kylästä kylään vievä tiestö sopeutuu pienipiirteisyydessään kauniisti maisemaan. Uuden päätiestön maisemaan sopeutuminen vaihtelee. Useat tiet on joustavasti suunnattu, ja ne sopeutuvat hyvin suurmaiseman vaihteleviin ja jyrkkäpiirteisiin muotoihin. Ongelmallisimpia ovat leveät ja hallitsevat tiet, jotka kulkevat korkeilla penkereillä. On myös valtateitä, jotka sopeutuvat hyvin pienipiirteiseen kylämaisemaan. Muutamien kylien kohdalla häiritsee kevyen liikenteen väylän välikaistojen muotoilu ojiksi. /6/



Kuva 17: Tenojoen tie kulkee upean jylhissä ja karuissa maisemissa.



## 4 TIEMAISEMAN ONGELMAT

### 4.1 Ongelmien painottuminen eri osissa maata

Maiseman ja tieverkon suhteessa toistuvat koko maassa samat perusasetelmat ja ongelmat, mutta ne painottuvat eri tavoin eri osissa maata. Maisema-alueiden luonne heijastuu selvästi myös ongelmien painottumisessa. Koko maassa eniten ongelmia esiintyy korkealuokkaisilla pääteillä kuten valta- ja kantateillä. Näillä ongelmat liittyvät suurelta osin mittakaavallisiin ristiriitoihin ympäröivän maiseman kanssa kuten jäykkään linjaukseen, korkeaan tasaukseen, leveään poikkileikkaukseen sekä karkeaan tieympäristön käsittelyyn. Suuri osa päätiestöstämme rakennettiin tai suunniteltiin 1950-60-luvuilla. Ongelmat korreloivatkin selvästi kyseisen tien rakennus- ja suunnitteluajankohdan kanssa. 1950-60-luvun jäykät ja suoraviivaiset tiet, jotka rakennettiin maisemarakenteesta piittaamatta, ovat edelleen maisemakuvallisesti ongelmallisimpia.

Etelä-Suomen tiepiireissä korostuvat kulttuurimaiseman säilyttäminen, arvokkaan kasvillisuuden säästäminen sekä tien ja maisemarakenteen mittakaavalliset ristiriidat. Ongelmallisimpia ovat korkealuokkaisten teiden jaksot, jotka sijoittuvat rakennettuun ympäristöön maankäytöltään sekaville alueille. Näillä teillä korostuu myös tieympäristön heikko hoitotaso ja yksitoikkoinen ilme. Uudellamaalla tiemaiseman ongelmia esiintyy tien ja pienipiirteisen maisemarakenteen suhteessa, tieympäristön muotoilussa ja sovittamisessa kulttuurimaisemaan. Maisemallisesti ongelmallisia tiejaksoja löytyy eniten pääkaupunkiseudun tuntumasta. /14/ Turun tiepiirissä ongelmat liittyvät suurelta osin kulttuurimaisemien ja uusien tielinjausten väliseen ristiriitaan. Päätiety, jotka ovat suurimmaksi osaksi 50-60-luvuilta, eivät sitoudu arvokkaiisiin kulttuurimaisemiin. Kymenlaaksossa tiheä tieverkko on pirstonut laajoja viljelymaisemakokonaisuuksia ja erityisesti maakunnan eteläosissa muuttanut lukuisia kulttuuriympäristöjä. /12/

Järvi-Suomessa ongelmat liittyvät suurelta osin jäykkälinjaisten, korkealuokkaisten teiden ja maiseman suhteeseen sekä tiemaiseman yksitoikkoisuuteen ja jäsentymättömyyteen. Pääteiden jäykkä geometria ei taivu pienipiirteeseen maisemaan. Korkealuokkaisten teiden suunnittelussa ei ole pystytty hyödyntämään Järvi-Suomelle tyypillistä maaston suuntautuneisuutta kaakosta luoteeseen, vaan tiet on usein linjattu poikittain maisemarakennetta vastaan. Vaikka maiseman pääpiirteet säilyisivätkin, teiden pitkät suorat linjaukset, korkeat penkereet ja syvät leikkaukset aiheuttavat lähimaisemaan vaurioita, kun tielinjaa ei ole pystytty sovittamaan maastonmuotoihin. Tieympäristön yksitoikkoisuus ja näkymien puuttuminen on ongelma monin paikoin asumattomissa maisemissa. Vesistöjä ei myöskään ole riittävästi hyödynnetty tuomaan tiemaisemaan vaihtelua. Ranta-alueita ja maanviljelysalueita sivuavilla teillä ongelmana on pusikoituminen ja näkymien umpeutuminen. /3, 9/



Itä- ja Pohjois-Suomessa yleisimpiä ongelmia ovat tiemaiseman yksitoikkaisuus sekä tienvarsien pensoittuminen ja näkymien umpeenkasvu. Pitkillä puustoisilla tiejaksoilla tieympäristöä on vaikea kehittää mielenkiintoiseksi. Maiseman arvoalueet sijaitsevat usein kaukana päätiestä, minkä vuoksi arvoalueiden tiemaisemat jäävät ohikulkijalta huomaamatta. /10/ Selvityksissä esiin tulleet ongelmat juontavat tavallisimmin juurensa tien maisemaan sijoittamisesta tehdyistä virheistä. Etelä-Suomessa sisääntulojaksot keskustoihin ja keskustojen ohikulkujaksot ovat maisemallisesti ongelmallisia. Pohjanmaalla ongelmallisia teitä ovat ennenkaikkea pitkät suorat tiet suurpiirteisessä, tasaisessa maisemarakenteessa. Ongelmana on maisemakuvan kannalta linjausta useammin korkea tasaus. /7/

Etelä-Lapin loivassa ja suurimuotoisessa maisemassa, lukuunottamatta asu-  
tuimpia seutuja kuten jokivarsia, on ongelmana tiemaisemien yksitoikkaisuus. Tätä ongelmaa esiintyy erityisesti valta- ja kantateillä. Kylien ja taajami-  
en sisääntulo- ja läpikulkujaksoilla on ongelmana tien hallitsevuus ja tieym-  
päristön sekava ja huolittelematon ilme. Kulttuurimaisemia vaivaa umpeen-  
kasvu sekä tienvarsien pusikoituminen. Levähdysalueita on liian vähän tär-  
keillä matkailuteillä, niillä on heikko viimeistelytaso ja maisemallisia mahdol-  
lisuuksia on jätetty käyttämättä. /6/

#### Lappi

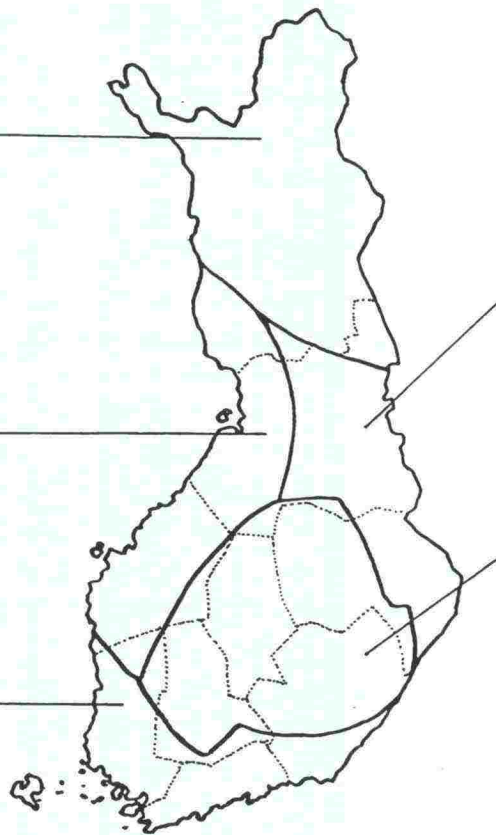
Etelä-Lapissa on ongelmana tiemaisemien yksitoikkaisuus. Kylien ja taajamien sisääntulo- ja läpikulkujaksoilla ongelmana on tien hallitsevuus ja tieympäristön sekava ja huolittelematon ilme. Kulttuurimaisemia vaivaa umpeutuminen sekä tievarsien pusikoituminen.

#### Pohjanmaa

Ongelmallisia teitä ovat pitkät, yksitoikkoiset suorat suurpiirteisessä, tasaisessa maisemarakenteessa. Ongelmana on maisemakuvan kannalta linjausta useammin korkea tasaus.

#### Etelä Suomi

Ongelmat liittyvät kulttuurimaiseman ja -ympäristöjen säilyttämiseen sekä tien ja maisemarakenteen mittakaavallisiin ristiriitoihin. Tiheä tieverkko, erityisesti päätiät ovat pirstoneet kulttuurimaisemakokonaisuuksia. Sisääntulojaksot keskustoihin ja keskustojen ohikulkujaksot ovat maisemallisesti ongelmallisia.



#### Vaara-Suomi

Yleisimpiä ongelmia ovat tiemaiseman yksitoikkaisuus sekä tienvarsien pensoittuminen ja näkymien umpeutuminen. Pitkillä puustoisilla tiejaksoilla asumattomilla alueilla tieympäristöä on vaikea kehittää mielenkiintoiseksi.

#### Järvi-Suomi

Pääteiden jäykäkö geometria ei taivu pienipiirteiseen maisemaan. Tieympäristön yksitoikkaisuus ja näkymien puuttuminen on ongelma. Vesistöjä ei ole riittävästi hyödynnetty tuomaan tiemaisemaan vaihtelua. Tienvarsien pensoittuminen ja näkymien umpeutuminen on ongelmana ranta- ja maanviljelysalueilla.

Kuva 18: Tiemaiseman ongelmien painottuminen eri osissa maata.



## 4.2 Keskeiset ongelmaryhmät tiemaisemassa

### 4.2.1 Tiet kulttuurimaisemassa

Ympäristöltään rikkaat ja monipuoliset kulttuuriympäristöt ovat maisema-alueidensa kohokohtia, mutta ne ovat samalla herkkiä ja haavoittuvaisia ulkoapäin tuleville muutoksille. Kulttuurimaiseman ja tiestön väliset ristiriidat keskittyvät suurelta osin Etelä-Suomeen, jossa kulttuurimaisemaa on teiden läheisyydessä eniten suhteessa muuhun maahan. Uusien teiden rakentaminen on vaikuttanut moniin kulttuurimaisemakokonaisuuksiin pirstovasti ja alistavasti. Kulttuurimaisemiin sijoittuu erilaista tiestöä. Vanhat, perinteisille paikoilleen sijoittuvat alkuperäisen ilmeensä säilyttäneet tiet sopivat ympäristöönsä ja kuuluvat kulttuurimaisemaan sen erottamattomana osana.

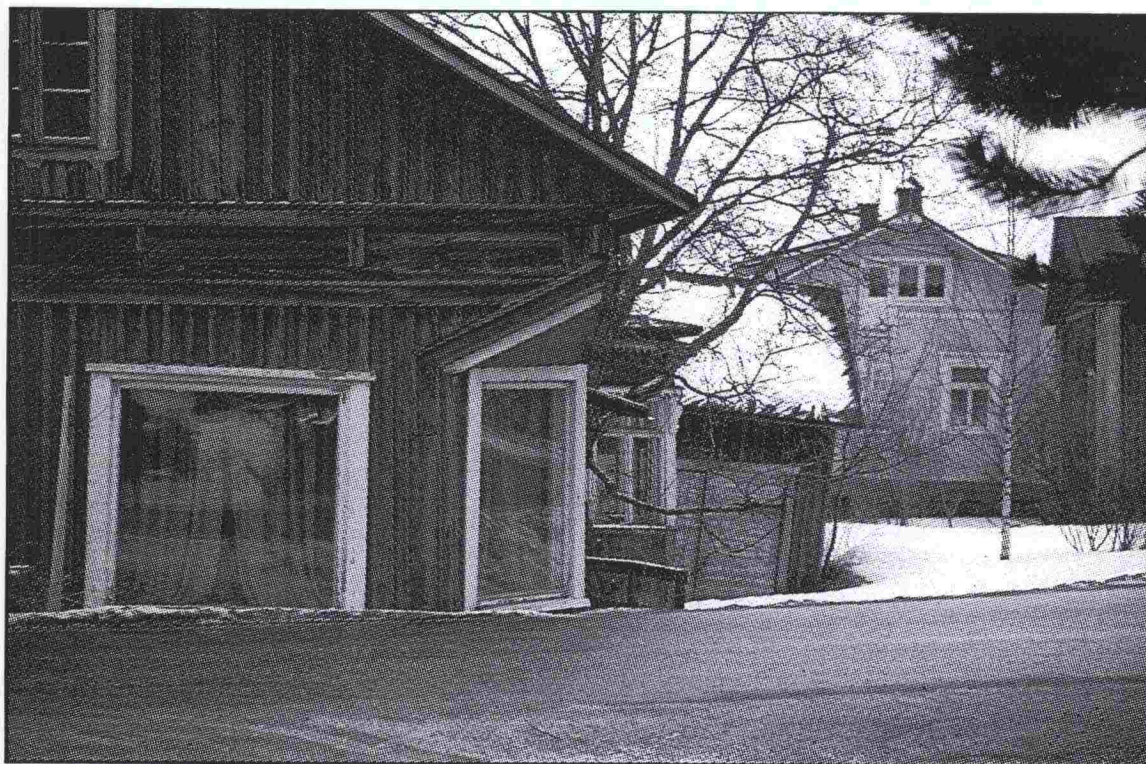


*Kuva 19: Suoraviivainen tie vaikuttaa raskaalta herkässä kulttuurimiljöössä.*

Perinteisten teiden geometria on muuttunut perusparannuksen yhteydessä. Näin ovat syntyneet kylien läpi johdetut suhteettoman suuriksi ja sujuviksi mitoitettut, ja siten ympäristöä ja maisemaa alistavat tiet. Teiden perusparannukset tuottavat tielinjojen oikomista, teiden tasauksen nostamista, kallioleikkauksia, näkymäleikkauksia ja kevyenliikenteen väylien karkeaa muotoilua ja vaikuttavat siten kielteisesti alkuperäiseen maisemakuvaan. Teillä, joiden linjausta on oijottu, ja uusi tielinja rakennettu vanhan linjauksen tienoille, vanha tieura on usein jäänyt maisemoimatta. Vanhojen yhteyksien linjoille parannetut nykyiset päätiet ovat usein uusia linjauksia parempia sekä rytmiltään että näkymiltään, mutta aiheuttavat itsessään ympäristölleen häiriötä. /12/ Ongelmallisimpia ovat nopeasti ja rajusti muuttuneet tiejaksot, joissa tiensuunnittelu ei pohjautu luonto- ja kulttuuriarvoihin eikä liity kokonaisvaltaiseen maankäytön suunnitteluun. /2/



Uudet tielinjaukset kulttuurimaisemassa eivät yleensä noudata maisemarakennetta ja maiseman tilanmuodostusta, vaan kulkevat irrallisena ja geometrialtaan jäykkänä alueen läpi. Etelä-Suomen kaupunkien lähellä kulttuurimaisemat ovat murentumassa raskaiden ohikulku- ja kehätiejärjestelyjen ja niihin liittyvien toimintojen vaikutuksesta. Teiden vanavedessä seuraavat liittymien läheisyyteet nousevat marketit, huoltoasemat, ym. rakennukset, jotka tehokkaasti tuhoavat kulttuurimaiseman perinteisen ilmeen. /14/



*Kuva 20: Vanhan tien tasausta on nostettu, jolloin tien pienipiirteisyys on kadonnut ja lähimmät rakennukset jääneet kuoppaan.*

#### **4.2.2 Kaupunkien ja taajamien sisääntulojaksojen ilme**

Lähes kaikissa tiepiireissä tiemaiseman ongelmana ovat kaupunkien ja taajamien sisääntulojaksot. Kaupunkien ja suurien taajamien läheisyydessä ohikulkuteiden luonnetta leimaavat teollisuusalueet. Tieympäristö on yksitoikkoista takapihaa. Tähän liittyy maisemaan sopimatonta rakentamista ja varastoalueita taajamien liepeillä. Teollisuusrakennukset, huoltoasemat, suuret mainoskyltit ja yksittäiset asuinrakennukset luovat sekavaa maisemakuvaa, ja ovat hahmoton reuna-alue taajamalle. Taajaman mittakaavan kanssa ristiriidassa olevat suuret tiejärjestelyt aiheuttavat selkiytymättömyyttä ja taajamarakenteen hajoamista.





*Kuva 21: Sisääntuloväylän ilme on teollisuuskatunomainen ja avara.*

Sisääntuloteiden tietekniset ratkaisut eivät tue vaikutelmaa asutuskeskuksen lähestymisestä. Kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylillä tien tasaus on korkealla, ja tie hallitsee maisemaa. Tien leveä poikkileikkaus, laajat risteysalueet ja eritasoliittymät, tien korkea tasaus ja tieympäristön heikko viimeistelytaso eivät juurikaan poikkea haja-asutusalueen teiden ilmeestä.

Tieympäristön yleisilme on usein hoitamaton ja jäsentymätön. Risteysalueilla hoitamaton ja epäselvä ilme, nurmialueiden laajuus sekä taajamissa viherkaistojen autius ja istutusten puuttuminen tai vähäisyys heikentävät maisemakuvaa. /9/ Suunnittelemattomuuden ja persoonattomuuden mielikuva ympäristöstä on esillä monissa maisemaselvityksissä.

#### **4.2.3 Teiden suuntauksen suhde maisemarakenteeseen**

Tiepiirien selvityksissä on kiinnitetty huomiota teiden jäykkään suuntaukseen, joka on tavallisimmin tulosta 1950-60-luvun suunnitteluperiaatteista. Tuolloin rakennetuissa, suoraviivaisissa teissä geometria ei sopeudu maiseman muotoihin, mikä heijastuu yksitoikkoisena tiemaisemana. Myös eräät 1970-luvun maantiet ovat maisemassa kovalinjaisia ja jäykkiä. Ongelmat liittyvät maisemarakenteesta piittaamattomaan linjaukseen, tien korkeaan tasaukseen, syviin leikkauksiin ja leveään poikkileikkaukseen. Jäykkä suuntaus häiritsee korkealuokkaisilla teillä pienipiirteisessä maisemassa. Korkean tasauksen aiheuttamat maisemahäiriöt peltomaisemassa on myös otettu esille



tiepiirien selvityksissä. Korkealuokkaisten teiden linjaaminen poikittain maisemarakennetta vastaan tuottaa väistämättä leikkauksia ja penkereitä. Harjujen poikittaisissa linjauksissa tie on tuhonnut harjun rakenteen ja leikkauksiluiskat ovat viimeistelemättömiä. Pengertiet hallitsevat maisemakuvaa joissakin vesistömaisemissa. Penkereiden luiskat ovat viimeistelemättömiä. Maiseman reunoja rikkovat tielinjaukset, esim. rantaviivassa tai kallioleikkauksissa, vaikuttavat rumentavasti koko maisematilan luonteeseen.



*Kuva 22: Valtatie 13 on aiheuttanut pitkät leikkaukset kallioon Kangasniemen kunnan alueella.*

#### **4.2.4 Tiemaiseman kokemusmaailma ja rytmi**

Tiellä liikkujan kokemusmaailman ja tien rytmin merkittävimpänä ongelmana on yksitoikkoisuus ja kohokohtien puute. Tiemaisemien yksitoikkoisuutta aiheuttavat metsäisyys ja ympäristön sulkeutuneisuus, viljelymaiseman vähäisyys, pitkät asuttamattomat taipaleet sekä tien yksitoikkoinen geometria. Maiseman arvoalueet sijaitsevat useimmiten kaukana pääteistä, minkä vuoksi arvoalueet ja mielekkäimmät tiemaisemat jäävät ohikulkijalta tavoittamatta. Pitkillä metsäosuuksilla tieympäristöä on vaikea kehittää, koska potentiaalisia kohokohtia on vähän käytettävissä. Tiemaisemaa vaivaavat "tukkoisuus" ja "heikkorytmys", jolloin tieltä on vain vähän näkymiä ympäröivään maisemaan, eikä kohokohtia tai erilaisia jaksotyyppisiä ole riittävästi hahmotettavissa. /9, 10/





*Kuva 23: Pitkää suoraa tietä on turruttava ajaa, koska linjauksessa ei ole käytetty hyväksi maiseman rytmiä.*

#### **4.2.5 Tien lähiympäristö**

Runsaat leikkaukset ja penkereet ovat merkki tien ja maisemarakenteen välisestä ristiriidasta. Maaleikkausten ja penkereiden yleisin ongelma tieympäristössä on jyrkkä ja kaavamainen muotoilu. /12/ Luiskan liittymistä ympäristöön voisi parantaa loiventamalla ja kulmia pyöristämällä. Harjujaksojen sorapintaiset ja jyrkät tieluiskat jäävät muotoilemattomina helposti eroosion vaivaamiksi ja kasvittuvat hitaasti. Kallioleikkauksien ja tien keskinäiset mitasuhteet vaikuttavat leikkauskohdan ilmeeseen. Maisemallisesti hankalimpia ovat kapeat ja korkeat leikkaukset sekä leikkaukset, jotka on linjattu suoraviivaisesti kallion läpi.

Kasvillisuuden käsittelyllä on suuri merkitys, koska vapaassa maisemassa tietila muodostuu pääasiassa kasvillisuudesta: avoimista tiloista ja metsänreunoista. Kasvillisuudella on suuri merkitys kulttuurin ilmentäjänä. Ongelmana on kulttuurimaisemissa ja -ympäristöissä arvokkaan kasvuston, kuten yksittäisten maisemapuiden, puukujanteiden ja monilajisten metsänreunojen säilyttäminen. Tienvarsien pensoittuminen heikentää maisemakuvaa ja luo rapistuvan vaikutelman etenkin peltoalueilla. Hoitamattoman näköinen tienvarsikasvillisuus luo epäsiistin vaikutelman. Tienvarsipusikot edistävät myös tiemaiseman yksitoikkoisuutta. Kasvillisuuden hoitamattomuus, kuten avoimien alueiden pensoittuminen, on yleisesti ongelmana taajamien lievealueilla.





Kuva 24. Pensoittuneet tienvarret ovat ongelmana erityisesti kulttuurimaisemassa ja asutuskeskusten läheisyydessä.

Tieympäristöön kuuluu rakenteita ja varusteita, kuten sillat, aidat, kaiteet, opasteet, katokset ja valaistus. Nämä ovat yleensä tiettyä vakiotyyppiä, jota käytetään kaikkialla paikan luonteesta riippumatta. Herkkiin kulttuuriympäristöihin ja muihin omaleimaisiin ja pienipiirteisiin paikkoihin standardimallit eivät välttämättä sovi, vaan vaihtoehtoja pitäisi kehittää paikan oman luonteen mukaan. /12/

Huonosti suunnitellut ja toteutetut, väärään paikkaan sijoitetut levähdysalueet eivät houkuttele pysähtymään. Kauniillakin paikoilla levähdysalueiden ongelmana on erilaisten kalusteiden ja varusteiden kirjo. Hyvin suunniteltu levähdysalue on virkistävä huoltokeidas tiemaisemassa.



Kuva 25: Levähdysalueen ongelmana on liian suuri mittakaava ja ankea ympäristön käsittely.



#### 4.2.6 Tienpidon oheisvaikutuksena aiheutuneet maisemavauriot ja -häiriöt

Tiemaisemaan liittyy ongelma-alueita, jotka ovat syntyneet teiden rakentamisen tai tienpidon seurannaisvaikutuksena. Näitä ovat tielle näkyvät maisemoimattomat soranottoalueet ja muut maa-ainesten ottoalueet. Etelä-Suomessa on ongelmallista läjitysalueiden sijoittaminen avoimiin laaksoihin siten, että maisematila tukkeutuu. Tienvarsimainonta on tien mukanaan tuoma ongelma taajamien ja kaupunkien lähistöllä. Hallitsemattomasti sijoitetut räikeät ja suurikokoiset mainokset heikentävät tiemaisemaa.

Tiemaisemaan liittyy monia tekijöitä, joiden kanssa tiellä on vähän tai ei ollenkaan yhtymäkohtia. Tiepiirien selvityksissä on näistä otettu esille muutamia. Tiemaisemakuvassa ongelmallisia ovat mm. suurjännitelinjat, suuret avohakkuualueet ja laskettelurinteet.



Kuva 26: Maisemoimattomat soranottoalueet ovat vaurio tiemaisemassa.



## 5 MAISEMALLINEN TIELUOKITUS

### 5.1 Luokituksen perusteet

Maisemallinen tieluokitus on tehty piirien selvityksissä Turun, Keski-Suomen ja Vaasan tiepiirejä lukuunottamatta. Tieluokitus koskee maastossa analysoituja pääteitä eli kaikkia valta- ja kantateitä sekä tärkeimpiä maanteitä. Tarkasteltu tiestö on jaettu neljään luokkaan kaikissa muissa selvityksissä paitsi Kaakkois-Suomen ja Pohjois-Karjalan selvityksissä, joissa on käytetty viittä ja seitsemää luokkaa. Yhteenvedossa voidaan kuitenkin yleisesti tarkastella kaikkia selvityksiä neljän luokan mukaan. Maisemallisen tieluokituksen luokat ovat seuraavat:

**I Maisemallisesti arvokas, erittäin viehättävä tieosuus.**

Tie sitoutuu kauniisti maisemaan, ja on geometrialtaan hyvä. Tähän ryhmään sijoittuvat tiet, jotka sivuavat arvokkaita kulttuurimaisemia tai -ympäristöjä tai ovat luonnonmaisemiltaan erityisen arvokkaita. Nämä tiet ovat osa maisemakokonaisuutta ja säilyttäneet alkuperäisen luonteensa. Tyypillistä tiejaksoille on vaihtelevuus, monimuotoisuus ja hyvä rytmi.

**II Maisemallisesti hyvä, maisemarakenteeseen sopiva tieosuus.**

Tien rytmi on hyvä, ja tie kuvastaa maiseman luonnetta. Tien geometria on usein kovalinjainen ja mittakaavaltaan suuri, mutta suurmaisemaan sopiva. Kyseiset tiet eivät välttämättä ole maisemaltaan kovinkaan erikoisia. Ne sisältävät runsaasti luontopanotteisia osuuksia.

**III Rytmiltään yksitoikkoinen, maisemassa kovalinjainen tieosuus.**

Tie on linjattu maisemarakennetta vastaan. Luokkaan kuuluvat tiet ovat tavallisesti uusia tai parannettuja. Tieympäristö on yksitoikkoinen ja usein metsäinen. Merkittäviä maisemaelämyksiä on vähän. Kyseiset tiet ovat hoitotasoltaan heikkoja ja viimeistelemättömiä. Korkea tasaus ja jyrkät pengerluiskat häiritsevät.

**IV Maisemallisesti ongelmallinen, maisemarakenteessa luonnoton tieosuus.**

Tien geometria on kovalinjainen; teiden linjaus on jäykkä, tasaus häiritsevän korkealla ja poikkileikkaus hallitsevan leveä. Ryhmään kuuluvat tiet ovat tavallisesti suuriluokkaisten teiden jaksoja ja sijoittuvat rakennettuun ympäristöön. Tyypillistä on tieympäristön sekavuus, epämääräisyys ja viimeistelemättömyys. Tien rytmi on heikko, varustelutaso puutteellinen tai hallitseva ja suhde maisemarakenteeseen vääristynyt.

Luokituksessa saatuun tulokseen vaikuttaa olennaisesti tarkastellun tiestön korkealuokkaisuus. Päätiestö on suuntaukseltaan jäykkää ja vaikeasti maisemaan sovitettavaa. Lisäksi suuri osa maamme päätieverkosta on rakennettu 1950-60-lukujen suunnitteluperiaatteiden mukaan, joissa tien maisemaan soveltaminen ei ollut keskeisellä sijalla. Selvityksissä tarkastelun ulkopuolelle jää suuri osa vähäliikenteisiä, pieniä teitä, joista useat ovat perinteisesti maisemarakennetta noudattelevia, ja sijoittuisivat selkeästi maisemallisesti arvokaiden teiden luokkaan.

Taulukko 1: Maisemallinen tieluokittelu tiepiireittäin.

Tiepiiri	I luokka	II luokka	III luokka	IV luokka
<b>Uusimaa</b>	230 km 16 %	467 km 29 %	717 km 46 %	153 km 10 %
<b>Turku</b>	Ei luokitusta			
<b>Kaakkois-Suomi</b> Kymen lääni	249 km 23 %	504 km 48 %	274 km 26 %	34 km 3 %
<b>Kaakkois-Suomi</b> Mikkelin lääni	118 km 13 %	347 km 37 %	449 km 48 %	29 km 3 %
<b>Häme</b>	285 km 16 %	856 km 50 %	540 km 31 %	50 km 3 %
<b>Savo-Karjala</b> Kuopion lääni	42 km 5 %	368 km 43 %	406 km 48 %	36 km 4 %
<b>Savo-Karjala</b> Pohjois-Karjalan lääni	320 km 29 %	403 km 36 %	323 km 29 %	69 km 6 %
<b>Keski-Suomi</b>	Ei luokitusta			
<b>Vaasa</b>	Ei luokitusta			
<b>Oulu</b>	22 km 2 %	457 km 34 %	620 km 47 %	229 km 17 %
<b>Lappi</b>	755 km 28 %	833 km 32 %	984 km 38 %	47 km 2 %



Taulukko 2: Tieluokkien jakaantuminen maisemallisessa tieluokituksessa.

Tiepiiri	I luokka	II luokka	III luokka	IV luokka
<b>Uusimaa</b> valtatiet kantatiet maantiet	42 km = 7 % 12 km = 38 % 176 km = 19 %	136 km = 23 % 8 km = 25 % 323 km = 34 %	330 km = 56 % 12 km = 38 % 375 km = 40 %	83 km = 14 % 0 km 0 km
<b>Kaakkois-Suomi</b> Kymen lääni valtatiet kantatiet maantiet	3 km = 0,6 % 3 km = 3 % 243 km = 42 %	180 km = 46 % 48 km = 52 % 276 km = 48 %	178 km = 45 % 42 km = 45 % 54 km = 10 %	34 km = 8 % 0 km 0 km
<b>Kaakkois-Suomi</b> Mikkelin lääni valtatiet kantatiet maantiet	20 km = 4 % 55 km = 20 % 43 km = 20 %	125 km = 27 % 112 km = 41 % 110 km = 51 %	286 km = 63 % 102 km = 38 % 61 km = 29 %	26 km = 6 % 3 km = 1 % 0 km
<b>Häme</b> valtatiet kantatiet maantiet	15 km = 2 % 35 km = 13 % 235 km = 32 %	390 km = 54 % 198 km = 70 % 268 km = 37 %	269 km = 37 % 49 km = 17 % 222 km = 31 %	50 km = 7 % 0 km 0 km
<b>Savo-Karjala</b> Kuopion lääni valtatiet kantatiet maantiet	0 km 6 km = 3 % 36 km = 16 %	167 km = 43 % 83 km = 36 % 118 km = 52 %	209 km = 53 % 134 km = 58 % 63 km = 28 %	17 km = 4 % 8 km = 3 % 11 km = 4 %
<b>Savo-Karjala</b> Pohjois-Karjalan lääni valtatiet kantatiet maantiet	27 km = 10 % 53 km = 26 % 240 km = 38 %	174 km = 61 % 50 km = 25 % 179 km = 29 %	55 km = 19 % 92 km = 45 % 176 km = 28 %	28 km = 10 % 9 km = 4 % 32 km = 5 %
<b>Oulu</b> valtatiet kantatiet maantiet	10 km = 1 % 12 km = 3 % 0 km	310 km = 32 % 147 km = 40 % 0 km	450 km = 47 % 170 km = 46 % 0 km	187 km = 20 % 42 km = 11 % 0 km
<b>Lappi</b> valtatiet kantatiet maantiet	286 km = 26 % 47 km = 7 % 422 km = 52 %	300 km = 27 % 253 km = 38 % 279 km = 35 %	497 km = 45 % 396 km = 55 % 91 km = 11 %	27 km = 2 % 4 km = 0,5 % 16 km = 2 %

Selvityksissä tehdyissä luokituksissa pääosa tarkastellusta tiestöstä sijoittuu kahteen keskimmäiseen luokkaan. Maisemallisesti hyviksi ja maisemarakenteeseen sopiviksi on arvioitu 29-50 % teistä ja tavanomaisia, rytmiltään yksitoikkoisia ja maisemassa kovalinjaisia teitä 26-48 %. Maisemallisesti arvokaimpaan tieluokkaan on kaikissa, paitsi Oulun selvityksissä sijoitettu kolmanneksi eniten teitä (5-29 %). Ongelmallisia teitä on taas arvioitu olevan suhteellisesti vähiten tarkastellusta tiestöstä (3-10 %). Pohjois-Karjalan läänissä arvokasta tiestöä on arvioitu olevan suhteessa eniten (29 %) verrattuna muiden selvitysten arvokkaiden tieosuuksien määrään, Oulun tiepiirissä taas vähiten (2 %). Oulun tulokseen vaikuttaa todennäköisesti ainakin se, että tiepiirin selvityksessä on tarkasteltu ainoastaan valta- ja kantateitä.

Maisemallisessa tieluokituksessa on myös tarkasteltu tiestöä valta-, kanta- ja maanteittain. Valtatiestö jakaantuu kaikissa selvityksissä siten, että pääosa kuuluu luokkiin II ja III, ja ongelmallisia tiejaksoja on enemmän kuin maisemallisesti arvokkaita. Yleisesti ottaen valtateitä on koko tarkastellusta tiestöstä määrällisesti eniten ongelmallisten teiden luokassa ja vähiten maisemallisesti arvokkaiden teiden joukossa.

Kantatiestö noudattaa sekin vastaavaa jakaumaa sijoittuen suurimmilta osin keskiluokkiin. Sen sijaan ongelmakohtia on huomattavasti vähemmän kuin valtateillä sekä suhteellisesti että määrällisesti. Kantatiestöä on kolmesta tarkastellusta tieluokasta mukana selvityksessä määrällisesti vähiten. Arvokkaita tieosuuksia on koko tarkasteltuun tiestöön nähden vähän, mutta suhteessa tarkasteltuun kantatiestöön osuus on merkittävä.

Maanteiden jakaantuminen painottuu maisemallisessa tieluokituksessa kolmeen ensimmäiseen luokkaan. Maisemallisesti ongelmallisia maantiesuosuuksia on selvityksissä arvioitu olevan hyvin vähän. Huomion arvoisen poikkeuksen muodostaa Uudenmaan tiepiiri, jossa 7 % eli 70 km tarkastelluista maanteistä sijoittuu ongelmaluokkaan. Myös Pohjois-Karjalan läänissä 5 % maanteistä eli 32 km on arvioitu ongelmallisiksi.



## 5.2 Maisemallinen tieluokitus toimenpiteiden pohjana

Maisemallinen tieluokitus tähtää ennen kaikkea kahteen asiaan: hyvien ja säilytettävien teiden löytämiseen sekä ongelmallisten tiejaksojen ja tieympäristön ongelmakohtien löytämiseen. Tarkasteltavana on ollut eritasoisia teitä erilaisilla maisema-alueilla, joten tiemaiseman ongelmien ja toimenpidetarpeiden laatu vaihtelee suuresti. Selvityksissä on jouduttu pohtimaan hyvin-kin eritasoisia suunnittelukysymyksiä teiden suuntauksesta ojien perkaamiseen. Tiepiirien selvityksissä on toimenpidesuosituksia tiemaiseman parantamiseksi esitetty eri tavoin, esim. yleisperiaatteina tieympäristön luokittelun pohjalta, yksityiskohtaisina ohjeina tarkastellun tiestön yhteydessä tai havaittujen ongelmien ja ongelmaryhmien vaatimina yleisinä toimenpiteinä.

Teiden maisemalliseen luokitukseen liittyvää toimenpiteiden jaottelua ei ole tarkoituksenmukaista tehdä, koska erilaiset ongelmat esiintyvät monissa luokissa vaikeusasteeltaan erilaisina. Parannushankkeiden kiireellisyysjärjestystä on selvitysten perusteella vaikea laatia. Toimenpidesuosituksia on nähtävä esimerkinomaisina, koska työt ovat nykytilan selvityksiä, eivätkä suunniteltua. Luokituksesta käy kuitenkin ilmi ongelmien määrä sekä jaottelu potentiaaliin maisemateihin ja ongelmajaksoihin.

Selvityksissä esitetyissä luokituksissa tärkeimmät kriteerit tiejaksojen maisemalliselle arvolle ovat tien sopeutuminen maisemaan ympäristön kannalta sekä tiellä liikkujan kokema mielenkiinto ja tien rytmikka. Toimenpidesuosituksien määrittäminen riippuu näiden arvojen lisäksi tien luokasta ja tien sijainnista. Arvokkaimmilla tiejaksoilla, joissa suhde maisemarakentamiseen on hyvä ja tiemaisema viehättävä, toimenpidesuosituksia liittyvät tien alkuperäisen luonteen säilyttämiseen ja maisemanhoitoon. Kyseiset tiet ovat myös tärkeitä alueen maisematieverkkoa kehitettäessä. Suurin osa alempi-luokkaisista teistä on maisemallisesti hyvää nykyisellään, ja suurin ongelma näillä on huolehtia tien alkuperäisen luonteen säilymisestä. Suurimmat ongelmat ja parantamistarpeet johtuvat ensisijaisesti tien suuntauksen ja maisemarakenteen sekä usein myös rakennetun ympäristön suhteesta, jota on enää myöhemmin vaikea korjata. Tielaitoksen vaikutusmahdollisuus maisematekijöihin on suurimmillaan uusien tielinjojen ja tien parannushankkeiden yhteydessä. Nykytiestön parannettavissa olevat ongelmat liittyvät usein toissijaisten, tien ja maisemarakenteen ristiriidasta aiheutuvien tien lähiympäristön kohteiden ja ilmeen korjaamiseen.

Tienpidon keinoin voidaan olevalla tieverkolla vaikuttaa maisemaan vain pienessä mittakaavassa, tiealueen asettamissa rajoissa. Näin tiemaiseman hoito on pääasiassa tienvarren kasvillisuuden ja maaston käsittelyä. Tiemaiseman kokonaisvaltainen hoito ja maiseman arvojen suojeleminen vaatii eri tahojen yhteistyötä.

## **6 TOIMENPIDETARPEET JA SUOSITUKSET**

### **6.1 Merkittävimmät toimenpidetarpeet**

#### **6.1.1 Kulttuurimaisemien säilyttäminen ja hoito**

Kulttuurimaisemiin sijoittuviin vanhoihin teihin liittyvät toimenpidesuosituks<sup>1</sup>et tukevat tien alkuperäisen asun säilyttämistä ja parantamisen hienovaraisuutta. Vanhoilla, hitaasti kehittyneillä teillä on tärkeää sekä tielinjan että tasauksen säilyttäminen pienipiirteisenä. Tieympäristöä hoidetaan vaalien vanhaa puustoa ja tieympäristön kasvupaikkoja. Yksittäisten maisemapuiden vaaliminen on erityisen tärkeää. Arvokkailla maisema-alueilla sijaitsevilla teillä on vältettävä radikaaleja toimenpiteitä sekä kiinnitettävä maisemanhoitoon erityistä huomiota.

Tieympäristön maisemanhoidossa on tärkeää avoimien alueiden säilyminen. Tämä merkitsee tien penkereiden, levähdysalueiden, ym. alueiden sekä uuden tien vieressä kulkevien vanhojen tielinjojen vesakon raivaamista. Tiepiirit voivat myös kehittää avoimilla alueilla tien varsilla käytettäviä siemenseoksia sekä piennarten hoitoa niin, että kukkiva niittykasvillisuus säilyy ja kehittyy. Umpeenkasvavaa ympäristöä raivataan ja samalla korostetaan yksittäisiä puita ja taloryhmiä tien varressa.

Tiemaiseman erityiskohdissa kuten liittymissä, levähdysalueilla, kylissä, lautta- ja lossirannoissa on ympäristöä kehitettävä paikan hengen mukaan omaleimaista ilmettä säilyttäen ja korostaen. Liittymiä on kehitettävä havaittaviksi ja erilaisiksi. Levähdysalueiden ilmettä kohentavat siistiminen, istutukset, opastus ja kalusteet. Kyläalueita voidaan hienovaraisesti korostaa mm. tievarustuksen, istutusten ja maisemanhoidon keinoin. Umpeutuneet näkymät peltoaukeille kaipaavat raivausta.

Uusien teiden suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa on vaalittava ympäristöllisiä, maisemallisia ja kulttuurisia arvoja. Tämä koskee erityisesti teiden linjauksen ja tasauksen suunnittelua maisemassa. Kulttuuriympäristöt ja nykyisellään kauniit tiemiljööt on otettava huomioon ohikulkulinjauksissa ja paikallisissa teiden parantamisissa. Myös uusilla teillä on tärkeää avoimien ja suljettujen näkymien vuorottelu eli tienvarsien pensaiden ja puuston harventaminen ja näkymien umpeutumisen estäminen.





*Kuva 27: Tie ja kevyen liikenteen väylä on sovitettu hienosti maastoon Fiskarssin ruukkimiljöön lähellä.*

### **6.1.2 Matkailu- ja maisematiet**

Tieympäristön maisemanhoidossa on syytä kiinnittää huomiota nykyisiin ja potentiaalsiin matkailu- ja maisemateihin. Matkailuteitä ovat runsaasti liikennöidyt valtakunnalliset pääväylät tai matkailukohteisiin johtavat tiet. Maisematiet ovat kauniisiin ympäristöihin sijoittuvia, usein pääteille vaihtoehtoisia reittejä. Maisemateiden kehittäminen merkitsee kauniiden teiden viimeistelemistä maisemateiksi ympäristön hoitomenettelyllä sekä rakenteiden ja varusteiden yksilöllisellä suunnittelulla. Maisemateilla tulisi panostaa olemassa olevien kohokohtien kehittämiseen tiemaisemassa esim. levähdysalueiden ja tiekohtaisten maisemanhoitoprojektien muodossa. Levähdysalueiden sijoittamisessa kannattaa hyödyntää maiseman tarjoamia kohokohtia. Samalla on kuitenkin varottava, ettei levähdysalue aiheuta maiseman arvoja heikentäviä vaikutuksia. Kohokohtia voidaan luoda tiemaisemaan myös avaamalla näkymiä vesistömaisemiin tai muille maiseman arvoalueille. Maisema- ja matkailuteiden opastus auttaa matkailijaa valitsemaan kyseiset reitit. Maisematieverkoston kehittäminen on monessa selvityksessä esiin tullut asia. Verkoston pohjana voitaisiin tarkastella piirien selvityksissä olevia maisemallisia tieluokituksia, ja niissä esitettyjä arvokkaita tieosuuksia unohtamatta kuitenkin piirin alemmaa tieverkkoa. Pyöräilyreittien kehittäminen soveltuu hyvin arvokkaille maisematiejaksoille.

### **6.1.3 Kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylien ympäristön kohentaminen**

Lähes kaikissa tiepiirien selvityksissä nähdään toimenpidetarpeita kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylillä. Asutun maiseman tiemiljöö on yksi tärkeimmistä toimenpiteiden keskittämiskohteista. Kaupunkien sisääntulojaksoilla tieympäristön kohentaminen vaatii yhteistyötä kaupungin kanssa. Sisääntulojaksoilla on tarvetta kokonaisvaltaiselle, maankäyttöön pohjautuvalle parantamis-suunnittelulle. Sisääntulojaksot vaativat selkeämpää jaksottamista lähellä taajamaa tai kaupunkia. Sisääntuloa voidaan tehostaa lisäämällä katumaisia elementtejä tai muilla keinoilla esim. ympäristötaiteella. Liittymäalueet vaativat jäsentämistä ja selkiyttämistä. Taajamien sisääntuloliittymien korostaminen ja omaleimaisuuden lisääminen parantaa orientoitavuutta. Kevyen liikenteen väylien linjaaminen kaavamaisesta normaalipoikkileikkauksesta poiketen tuo tieympäristöön monimuotoisempaa ilmettä. Avo-ojien luiskat muotoillaan loiviksi ja lisätään tieympäristöön kasvillisuutta.

Sisääntuloväylillä on ongelmana maisemanhoidon puute. Hoidetumman ilmeen luominen kasvillisuuden käsittelyllä, sekä epäesteettisten "takapihojen" peittäminen parantaisivat merkittävästi sisääntuloteiden maisemakuvaa. Asuttu tieympäristö kaipaa kasvillisuutta sekä alueellisten ominaispiirteiden ja kulttuurin korostamista erotuksena maaseutujaksoista. Kallioleikkauksien yhteydessä tieympäristön ilmettä voidaan pehmentää istutuksin.





Kuva 28: Kuopion tiepiirin raportissa on ehdotettu sisääntulojakson ympäristön kehittämistä rajaavalla, peittävällä ja ohjaavalla kasvillisuudella.

#### 6.1.4 Yksitoikkoisten tiemaisemien elävöittäminen ja parantaminen

Yksi metsäisen Suomen teiden perusongelmia on tieympäristön yksitoikkisuus. Tiemaiseman monimuotoisuuden kehittäminen on yksi tärkeimpiä tehtäviä. Uusissa tielinjauksissa on mahdollista maisemarakenteen, maiseman suurten muotojen ja kohokohtien esiintuominen ja korostaminen. Olemassa olevien teiden suuntauksen ongelmat eli pitkät suorat jaksot sekä maisemallisten kohokohtien ja vaihtelevuuden puuttuminen ovat vaikeita korjata. Monimuotoisuuden ylläpitämiseksi ja rytmin parantamiseksi käytetään hyväksi mahdollisimman paljon maiseman antamia kohokohtia. Tähän liittyy näkymien auki pitäminen pelloille, järville, soille ja muille avoimille alueille. Erityisesti pitkät näkymät ovat tieympäristössä merkittäviä. Kohokohtien esille ottaminen edistää myös maiseman omaleimaisuutta ja paikan henkeä.

Maisemallisesti yksitoikkoisten, metsäisten teiden ympäristöä voidaan kehittää myös kasvillisuuden käsittelyllä; puustoa harventamalla tai istuttamalla, näkymiä avaamalla ja metsänreunan elävöittämisellä jaksoittain puulajisuhteita kehittäen. Tien suuntaisia näkymiä voidaan kehittää yksittäispuiden ja optisen ohjauksen keinoin. Liittymien havaittavuutta parannetaan maisema-



puuryhmillä ja istutuksin korostamalla niiden solmukohdan luonnatta. Laajoissa avoimissa maisematiloissa pitkiä näkymiä voi korostaa esim. puurivi-istutuksin ja porttikohtia luomalla. Peltomaisemassa, tien ulkokaarteissa tien hahmottamista auttaa optisen ohjauksen lisääminen istutusten avulla. Pelloilla pitkiä suoria tielinjoja voitaisiin erityistapauksissa istuttaa puukujanteiksi.



*Kuva 29: Hiljainen kansa on huomiota herättävä ympäristötaideteos valtatie 5 varrella.*

### **6.1.5 Tien lähiympäristön hoito**

Penger- ja leikkausluiskien muotoilu auttaa tien sopeuttamista ympäristöön. Leikkausten, pengerrysten ja meluvallien suunnittelussa on pyrittävä vaihteleviin ja luonnonmukaisiin maastonmuotoihin. Kallioleikkausten jälkihoitoa tehdään tapauskohtaisesti avartamalla, istuttamalla ja pieniä kallionjäänteitä poistamalla. Maapenger kallioleikkauksen alareunassa pehmentää tietilaa. Luiskien muotoilua tarvitaan myös siltapenkereiden, kevyen liikenteen väylien ympäristöjen maisemoinnissa sekä levähdys- ja pysäköintialueiden ympäristön viimeistelyssä. Maa-ainesten ottopaikkojen ja läjitysalueiden maisemointi vaatii luonnon omia muotoja jäljittelevää maastonmuotoilua sekä luonnonmukaista kasvittamista.





*Kuva 30: Kallioleikkauksen alaosan maaluiska pehmentää leikkauksen liittymistä tieympäristöön.*

Tiemaiseman hoito on olevalla tieverkolla pääasiassa tienvarren kasvillisuuden käsittelyä. Kasvillisuuden kehittämisessä on tärkeää pyrkiä vahvistamaan ja tukemaan tieympäristön luontaista kasvillisuutta. Kasvillisuuden hoidossa on erotettava vapaat maisema-alueet ja rakennettu ympäristö. Tienvarsikasvillisuuden hoito liittyy tieympäristön monimuotoisuuden ylläpitämiseen, maiseman vaurioiden ja häiriöiden maisemointiin sekä tien lähiympäristön viimeistelyyn. Tiemaiseman monimuotoisuuden edistämiseksi käytetyt kasvillisuuden keinot ovat jo edellä esitettyjä puuston harventamista, istutuksia, tieympäristön yksittäispuiden ja puuryhmien sekä kukkivien tienvarsiniittyjen vaalimista, jne. Selvityksissä esitetään erityisesti asutuksen läheisyydessä maisemakuvaa heikentävien teollisuuden ja kaupan rakennusten sekä jäsentymättömien varasto- ja pysäköintialueiden peittämistä puu- ja pensasistutuksilla.

Useissa tiepiirien selvityksissä pidetään ongelmana tienvarsien epäsiistiä ja pensoittunutta ilmettä. Tämä vaivaa maisemakuvaa etenkin viljelykäytöstä poistetuilla peltoalueilla, mutta myös kaupunkien ja taajamien sisääntulojaksoilla. Tienvarsien vesominen pitää kurissa pensaikkoja ja avartaa maisemaa. Jos maisemaa ei ole tarpeen säilyttää kokonaan avoimena, voidaan taimettuneita tienvarsia harventaa, jolloin puusto saa valoa ja elintilaa. Kosteikkojen ja jokilaaksojen reunakasvillisuutena pensaikot ovat luonnollinen reuna rehevälle metsäalueelle.



Tieluiskien kasvittaminen paikalle luontaisesti soveltuvan kasvillisuuden avulla parantaa tien sitoutumista ympäristöönsä. Esim. karuilla metsätieosuuksilla ympäristöstä levittäytyneet kanervat, variksenmarjat, ym. ovat luiskien luonteva verhous. Kulttuurimaisemassa tien ilmeeseen vaikuttaa myönteisesti niittojen ajoitus niin, että tienvarteen kehittyy kukkiva piennar. Tienvarsikasvillisuutta voidaan kehittää tiejaksoittain sopeutumaan ympäristössä olevaan kasvillisuuteen.



*Kuva 31: Luiskan niitty ja metsästä levittäytyvää varvikko lomittuvat kauniisti.*

## 6.2 Tielaitoksen ja muiden tahojen yhteistyö

Tielaitos hallitsee kapeita tiekäytäviä, jotka yhteensä muodostavat kuitenkin melkoisen pinta-alan. Maisemanhoidossa on parasta ottaa huomioon maisemakokonaisuudet. Maisemallisesti tärkeiden tieosuuksien kehittämiseksi voidaan perustaa tiekohtainen maisemahoitoprojekti, johon kunnat ja muut aluetahot voivat osallistua.

Tieympäristökokonaisvaltaista maiseman- ja metsänhoitoa voidaan suunnitella yhteistyössä paikallisten metsänhoitoyhdistysten, maanomistajien, metsäfirmojen, maaseutukeskusten, kuntien, ym. kanssa. Suunnitelmissa annetaan ohjeet suoraan yksityismetsien tilakohtaiseen suunnitteluun. Näin voidaan vaikuttaa hakkuualueiden muodon sovittamiseen maisemarakentamiseen ja tienvarsimaisemaan sekä saada aikaan virkistävää puulajien vaihtelua tienvarsimetsissä. Tiemaisemassa tärkeiden viljelymaisemien avoimina pitämiseksi voidaan myös kehittää yhteistyön keinoja. Kylien kohdalla tienvarsien hoidon suunnittelu ja toteutus voitaisiin järjestää yhteistyössä kylätoimikuntien kanssa.



### 6.3 Alueellisia erityispiirteitä

#### Uudenmaan tiepiiri

Arvokkailla maisema-alueilla sijaitsevilla teillä korostetaan nykyisten maisema-arvojen säilyttämistä ja radikaalien toimenpiteiden välttämistä. Kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylät kaipaavat tieympäristön selkeyttämistä. Rakennetussa ympäristössä ja kallioleikkausten kohdalla tieympäristön ilmettä voidaan pehmentää mm. istutuksin. Taajamien sisääntuloliittymät kaipaavat korostamista ja maisemanhoitoa. Uudet parannustoimenpiteet kuten siltapenkereet tai kevyen liikenteen väylien ympäristöt vaativat maisemointia. Tienvarsilla on tarve puuston ja pensaikon raivaamiseen ja näkymien avaamiseen maisemaan. Pelloilla pitkiä suoria voidaan istuttaa puukujanteiksi. Tiemaisemaan näkyviä soranottoalueita on maisemoitava. /14/

#### Turun tiepiiri

Toimenpide-ehdotukset liittyvät kulttuurimaisemien suojeluun ja hoitoon. Tärkeää on herkkien alueiden säilyttäminen, vanhojen tieympäristöjen hoitaminen vaalien ja säilyttäen pienipiirteistä miljöötä, avointen alueiden ja näkymien säilyminen. Kulttuurimaisemakokonaisuuksia koskevissa hankkeissa pitäisi virittää laajaa yhteistyötä ja vuorovaikutusta eri intressiryhmien välille. Tieympäristön yksityiskohtien suunnittelussa olisi kiinnitettävä huomiota erityisesti liittymien, levähdysalueiden sekä lautta- ja lossirantojen kohentamiseen ja kehittämiseen ympäristöön ja paikan henkeen sopiviksi. Teollisuus ja työpaikka-alueilla sekä taajamien ja kaupunkien läheisyydessä tieympäristöt vaativat kohentamista, mielellään yhteistyössä kunnan kanssa. /12/



Kuva 32: Kulttuurimaisemassa kulkevien vanhojen tielinjojen pienipiirteisyyden säilyttäminen on tärkeää.

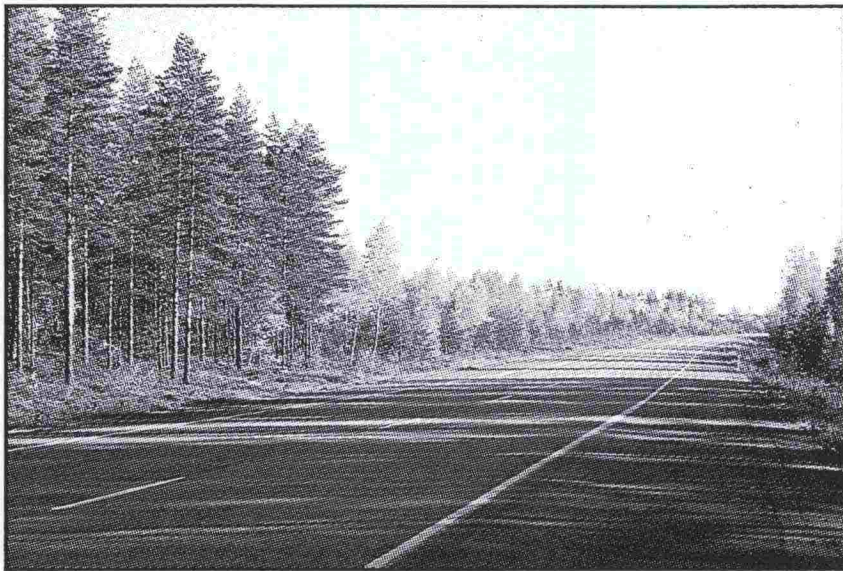
### **Hämeen tiepiiri**

Vanhoilla, perinteisen ilmeen omaavilla teillä on panostettava maiseman suojeluun sekä tielinjan ja tasauksen säilyttämiseen. Kaupunkien sisääntulojaksoilla on tarve kokonaisvaltaiselle, maankäyttöön pohjautuvalle suunnittelulle ja tieympäristön kohentamiselle. Maisemallisesti yksitoikkoisten teiden ympäristöä tulee kehittää esim. reunametsänhoidolla ja näkymiä avaamalla. /2/

### **Kymen lääni**

Alempiluokkaisilla, vanhoilla tiejaksoilla on tärkeintä huolehtia ympäristöön avautuvan kulttuurimaiseman säilymisestä ja siitä, etteivät tielle tehtävät parannukset tee tiestä liian hallitsevaa elementtiä maisemassa. Kanta- ja valta-teillä tien maisemaan sopeutuvuutta voidaan edistää luiskien muotoilulla, tien jaksottamisella ja tienvarsikasvillisuuden hoidolla. Yleisimpinä tie-maiseman toimenpidesuosituksina ovat tienvarsien puuston hoito, vesaikon raivaus, näkymien ylläpitäminen ja avaaminen, tieluiskien muotoilu ja kasvit-taminen. Toinen tärkeä toimenpideryhmä on maisema- ja matkailuteiden kehittäminen, mihin liittyy mm. opasteiden lisääminen, liittymien korostami-nen puilla ja viimeistely istutuksin sekä kyläalueiden korostaminen, mm. tievarustuksen, istutusten ja maisemanhoidon keinoin. Tielle näkyvät so-ranottoalueet vaativat maisemointia. /4/





*Kuva 33: Valtatien 6 tienvarsimetsää on ehdotettu elävöitettäväksi raivaamalla ja korostamalla lähimmäksi tietä jääviä puita.*

### **Mikkelin lääni**

Suosituksena on kiinnittää huomiota niiden tiejaksojen säilymiseen, jotka sivuavat arvokkaita kulttuuriympäristöjä. Kaunis tiemiljöö on otettava huomioon myös ohikulkulinjauksissa ja paikallisissa teiden parantamisissa. Maisemallisesti yksitoikkoisia tiejaksoja suositellaan kehitettäväksi esim. tienvarsi- ja puustoa käsittelemällä ja näkymiä korostamalla. Kauniita tieympäristöjä voidaan kehittää ja viimeistellä tiet maisemateiksi ympäristön hoidon tasoa nostamalla sekä rakenteiden ja varusteiden yksilöllisellä suunnittelulla. Kaupunkien ja taajamien sisääntulojaksoilla on tarve tien selkeämpään jaksottamiseen, liittymäalueiden jäsentämiseen ja paikoin katumaisuuden lisäämiseen. Tielle näkyvät soranottoalueet vaativat maisemointia. /3/

### **Keski-Suomen tiepiiri**

Tienpidossa ja -suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota maisematekijöihin siten, että maisemallisesti arvokkaat tieosuudet, kanavat ja sillat säilytetään alkuperäisessä asussaan, herkkiä ja arvokkaita maisemia säästetään ja uudet tiesuunnitelmat laaditaan maisemaan sopeutuviksi. Teiden rakentaminen tulisi kohdistaa maisemallisesti kestäville alueille. Tienvarsien maisemanhoidossa on kiinnitettävä huomiota penger- ja leikkausluiskien sekä kallioleikkausten muotoiluun sekä maa-ainesten ottoaikkojen, läjitäyttöalueiden, siltojen ja lauttojen ympäristöjen ja levähdysalueiden maisemoimiseen. Tienvarsimetsien hoidossa on otettava huomioon maisemalliset näkökohdat tiellä liikujan kannalta. Levähdysalueiden sijoittamisessa on hyödynnettävä luontaisia maiseman tarjoamia kohokohtia. /5/

### **Kuopion lääni**

Teiden hoidon ja parantamisen kannalta keskeisiä alueita ovat kaupunkien sisääntuloväylät, taajamien lähialueet, asutustiivistymät sekä valtatie 5. Asutussa tiemaisemassa ja taajamien läheisyydessä tieympäristö kaipaa tilojen selkiyttämistä kasvillisuudella, sisääntulojaksojen ja liittymien sekä alueellisten ominaispiirteiden ja kulttuurin korostamista. Tiemaiseman monimuotoisuuden kehittäminen on tärkeällä sijalla kuten muuallakin metsäisillä alueilla. Tähän liittyen toimenpiteitä ovat näkymien avaaminen, vesistöjen korostaminen, kohokohtien vaaliminen, maiseman erityispiirteiden esiintuominen. Tien lähiympäristön maisemanhoitoon liittyy tienvarsien raivaaminen ja siistiminen, tienvarren kasvillisuuden suunnittelu sekä luiskien muotoilu. Tieympäristössä olevia soranottoalueita on maisemoitava. /9/

### **Pohjois-Karjalan lääni**

Maisemanhoitoa vaativat alueet liittyvät Pohjois-Karjalassa taajamiin, kirkonkyliin, ohikulkuteiden kaupunki- ja keskustajaksoihin, laajoihin liittymiin sekä maisemoimattomiin tieluiskiin. Tärkeä toimenpideryhmä on teiden yksitoikkoisuuden vähentäminen. Tieympäristön monimuotoisuutta ja rytmiä edistää näkymien avaaminen vesistöön, laajojen maisematilojen ja pitkien näkymien korostaminen, kohokohtien kehittäminen tiemaisemaan, kuten hyvät levähdysalueet ja tehokkaammin hoidetut tiejaksot. Tärkeimpien liittymien havaittavuutta parannetaan istutusten sijoittelulla. Tiemaiseman siistimiseen ja selkiyttämiseen tähtäävät toimenpiteet, kuten tienvarsien vesominen ja levähdys- ja pysäköintialueiden ympäristön viimeistely ovat myös tärkeitä koko piirin alueella. Kylien kohdalla tienvarsia tulisi hoitaa yhteistyössä kylätoimikuntien ja kuntien kanssa, muilla jaksoilla metsälautakuntien kanssa. Pohjois-Karjalassa toimenpiteet tulisi keskittää pääteille ja niissä lähinnä keskustajaksoille, pysäköimisalueille, keskustojen ohikulkuteille ja erityisille maisematieosuuksille. /10/

### **Oulun lääni**

Tiemaiseman keskeisinä tarpeina ovat monimuotoisuuden lisääminen ja kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylien ympäristön parantaminen. Tiemaiseman monimuotoisuutta ja vaihtelevuutta lisää näkymien auki pitäminen pelloille, järville, soille ja muille avoimille alueille, pitkien näkymien säilyttäminen, puulajien vaihtelu tienvarren metsissä sekä optisen ohjauksen lisääminen istutusten avulla peltomaisemassa, erityisesti tien ulkokaarteissa. Tien sopeutumista lähiympäristöön parantaa maastoleikkausten muotoilu luonnon omiin muotoihin sulautuvaksi ja tieluiskien kasvittaminen paikalle soveltuvan kasvillisuuden avulla. Karuilla kangasmetsäosuuksilla kanervat, variksenmarjat, yms. ovat luiskien luontevin verhous. Taajamien sisääntulojaksot kaipaavat hoidetumpaa ilmettä ja epäesteettisten "takapihojen" peittämistä. Taajamiin voitaisiin luoda selkeitä porttikohtia. Myös kevyen liikenteen väylien linjaaminen vaihteleviksi parantaa sisääntuloväylien ilmettä. /7/



### Vaasan tiepiiri

Teiden suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa on vaalittava ympäristöllisiä, maisemallisia ja kulttuurisia arvoja. Kiireellisenä toimenpiteenä on tiemaisemaa häiritsevien soranottoalueiden maisemointi. Kulttuuriympäristöt ja taajamien sisääntulokohdat on otettava huomioon teiden suunnittelussa. /15/



Kuva 34: Vaasan tiepiirissä on avattu näkymiä merelle nuorta rantakoivikkoa harventamalla.

### Lapin tiepiiri

Teiden hoidon ja parantamisen kannalta maisemallisesti keskeisiä alueita ovat kaupunkien sisääntuloväylät, taajamien lähialueet, muut asutustiivistymät sekä päätiet. Toimenpiteitä ovat näkymien auki pitäminen avoimille alueille, pitkien näkymien säilyttäminen, tienvarsipuuston hoito ja liittymien korostaminen. Tieluiskien kasvittamisessa on suosittava karuun ympäristöön soveltuvaa paikan omaa kasvillisuutta. Asutuissa maisemissa tieympäristön luonteen pitäisi erota asumattomista tiejaksoista. Kylät voisivat näin muodostaa tiemaisemassa kohokohtia. Tie ja tieympäristö vaativat selkeämpää jaksotamista ja hoidetumman ilmeen luomista lähellä taajamia. Kulttuurimaisemien umpeenkasvun estämiseksi tarvitaan eri tahojen yhteistyötä maisemanhoidossa. Maisemateitä tulisi kehittää matkailuteinä opastusta lisäämällä, hoitotasoa parantamalla ja kohokohtia korostamalla. Levähdysalueiden sijoittamisessa pitää hyödyntää luontaisia maiseman tarjoamia kohokohtia. /6/

## **7 VALTAKUNNALLINEN TAVOITTEIDEN ASETTELU**

### **7.1 Tielaitoksen ympäristötavoitteet 2005**

Tiemaisemanhoitoon liittyvät päämäärät ovat luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen tiemaisemassa, maiseman arvojen kunnioittaminen ja säilyttäminen, eri tahojen kanssa yhteistyön kehittäminen maisemanhoidossa, liikkujalle miellyttävän ja helposti hahmotettavan tieympäristön ja -maiseman luominen, sisääntuloväylien ympäristön parantaminen sekä matkailun ja tieympäristön toisiaan tukeva vuorovaikutus.

Tielaitoksen ympäristöpäämäärinä mainitut asiat sisältyvät tiepiirien selviytyksien toimenpidesuosituksiin. Suositukset painottuvat kuitenkin eri puolilla maata hieman eri tavoin. Pohjois- ja Itä-Suomessa, jossa tiemaisemia vaivaa usein yksitoikkoisuus, korostuu toimenpidesuosituksissa luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen. Etelä-Suomen kulttuurivaikutteisessa maisemassa, missä voimakas tienrakentaminen uhkaa kulttuuriympäristöjä, suositukset kohdistuvat arvokkaiden maisema-alueiden suojeluun ja hoitoon. Lapissa tärkeänä kehityskohteena ovat matkailutiet ja niihin liittyvät palvelut. Yhteistyön kehittämiseksi tiemaiseman hoidossa on suositeltu yhteisten maisemanhoitoprojektien perustamista. Kaikissa tiepiirien selvityksissä on nostettu toimenpidesuositusten erityiseksi kohteeksi kaupunkien ja taajamien sisääntuloväylien ympäristöt. Väylät ovat yleensä ympäristöään hallitsevia, eikä tie jaksotu liikenteen ja ympäristön luonteen muuttuessa. Etenkin harvaan asutussa Itä- ja Pohjois-Suomessa korostetaan tiemaisemaan tehtävien toimenpiteiden suuntaamista asutuksen läheisyyteen.

### **7.2 Kehittämistavoitteet tiemaisemassa**

Tiepiirien selvityksissä korostuvat tiestön maisemalliset ongelmakohdat ja ongelmien poistamiseksi ehdotetut toimenpidesuositukset. Suuri osa ongelmista liittyy tien suuntaukseen ja sijoittamiseen maisemassa, joita on vaikea jälkikäteen korjata. Samat ongelmaryhmät esiintyvät lähes koko tiestöllä. Vaihtelua ongelmien määrässä esiintyy lähinnä tien korkealuokkaisuuden mukaan. Toimenpiteissä ei ole edes ehdotettu perustavaa laatua olevien epäkohtien poistamista, eli teiden suuntauksen ja maisemaan sijoittamisen parantamista. Pääosa toimenpidesuosituksista keskittyy tieympäristön maisemanhoitoon, viimeistelytapaan ja -tasoon.



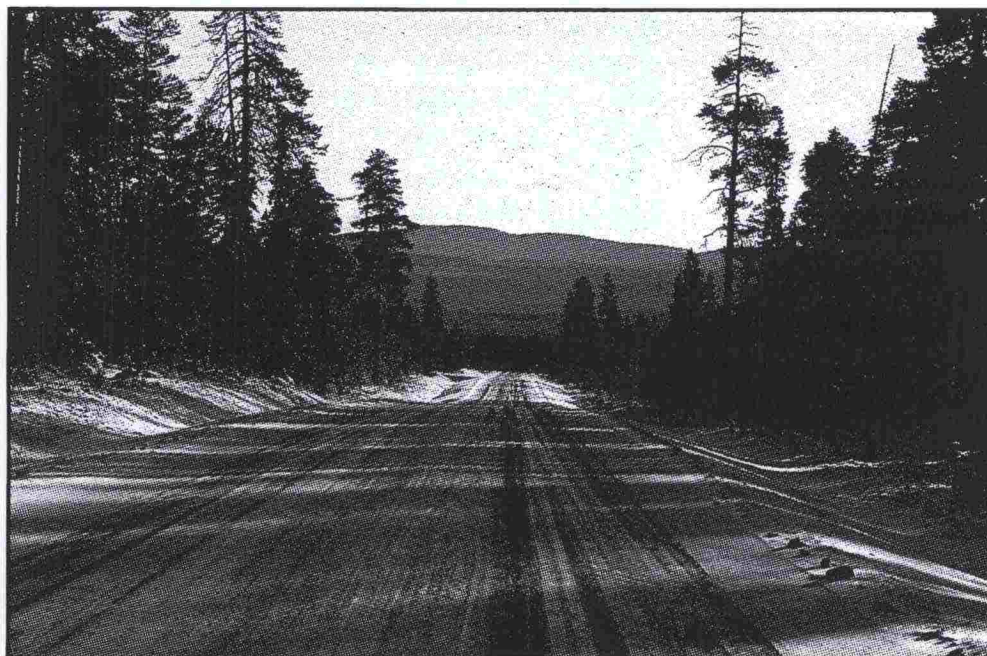
Valtakunnallisessa tavoitteiden asettelussa voitaisiin nähdä päämääränä suomalaisen tiemaiseman vahvuuksien kehittäminen. Tämä merkitsisi voimavarojen suuntaamista tiestön maisemallisten arvojen ja mahdollisuuksien kehittämiseen ja korostamiseen. Ongelmien järjestelmällinen poistaminen tiemaisemien suunnittelun ja hoidon perustana ei liene järkevää eikä mahdollistakaan. Toimenpiteet voitaisiin asettaa tärkeysjärjestykseen sen pohjalta, mitä tavoitetta niillä voidaan edistää, ei sen pohjalta, minkä ongelman ne poistavat. Toimenpiteitä tulisi myös keskittää sinne, missä ihmiset eniten liikkuvat. Tämä merkitsee panostamista pääteille ja niissä lähinnä kaupunkien ja taajamien sisääntulojaksoille, keskustojen ohikulkuteille, liittymiin, pysäköimis- ja levähdysalueille. Maisema- ja matkailuteiden vetovoimaisuutta voitaisiin myös lisätä hoitotasoa nostamalla, levähdysalueita parantamalla ja tienkäytäjän informaatiota lisäämällä.

Selvityksissä esiin tullessiin suomalaisen tiemaiseman merkittävimpiin vahvuuksiin ja kehityskelpoihin seikkoihin voitaisiin listata seuraavat asiat:

1. Kulttuurimaiseman vanha, alkuperäinen, suuntauksensa ja luonteensa säilyttänyt tiestö kulkee usein myös maisemaltaan viehättävillä ja vaihtelevilla alueilla. Näiden teiden maisemalliset arvot on tärkeä säilyttää nykyisellään. Kulttuurimaisemateiden, historiallisten teiden ja muiden maisemallisesti tärkeiden tieosuuksien kehittämiseksi olisi laadittava maisemanhoito-ohjelma, jonka toteuttamiseen kunnatkin voisivat osallistua.
2. Arvokkailla maisema-alueilla kulkevaan tiestöön kuuluu myös uusia yleisiä teitä, joiden ilme ei merkittävästi poikkea tavanomaisesta päätiestöstä. Tietä voitaisiin sopeuttaa maisemaan tieympäristön hoidon keinoin. Tie tuo ihmisiä arvokkaan maiseman äärelle. Arvokas maisema-alue luo tiemaisemaan kohokohdan tai jakson, jonka merkittävyyttä liikkujan kannalta voitaisiin korostaa.
3. Arvokas maisema, esim. valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja maisemanähtävyydet voitaisiin nähdä itseisarvona ja säilytettävänä kohteina. Uusien hankkeiden tuominen maisema-alueille pirstoo aina kokonaisuutta. Arvokkaiden maisema-alueiden ja -kohteiden säilyttäminen rikkomattomina tukee tielaitoksen ympäristötavoitteissa mainittua kestävän kehityksen periaatetta.

4. Maisemallisesti viehättäviä teitä voidaan hyödyntää matkailuteiksi ja jopa koko maan kattavaksi matkailutieverkostoksi. Tähän liittyy mm. maakunnallisten maisemareittien kehittäminen maakunnan maisemaa esitteleviksi väyliksi. Maisemareiteillä kohokohtina olisivat kylät, arvokkaat kulttuurimaisemat ja muut erityiskohteet. Kauniita maaseututeitä voidaan kehittää myös pyöräilyreitteinä. Maisematieverkoston tunnetuksi tekemiseksi voitaisiin harkita kartan ja matkaoppaan laatimista.
5. Tiemaisema on kokonaisuus. Tielaitos voi yksinään hoitaa vain kapeaa viipaletta maisemasta. Kuitenkin maisema on kokonaisuus, johon vaikuttavat monet eri maanomistajat ja intressit. Tiemaisemassa näiden eri tekijöiden luonteva ohjaaja ja suunnittelun koordinoija on Tielaitos. Tiemaiseman kehittäminen yhteistyössä maanomistajien, metsänhoitoyhdistyksien, metsäfirmojen, maaseutukeskusten, kuntien, ym. kanssa vaikuttaa maisemaan kokonaisvaltaisesti ja parantaa tiemaiseman laatua pitkäjänteisesti.
6. Suomalaisessa luontopainotteisessa tiemaisemassa kaupungit ja taajamat ovat liikkujan kokemusmaailmassa kohokohtia. Jotta rakennettu ympäristö saataisiin nykyistä paremmin korostumaan ja erottumaan luonnonmaisemasta, hoitotasoa pitäisi nostaa ennen kaikkea taajamien ja kaupunkien sisääntulojaksoilla. Samalla tien hallitsevaa ja mittakaavaltaan liian suurta olemusta olisi tärkeää muokata paremmin ympäristöön sopeutuvaksi. Pienempinä kohokohtina teillä ovat esim. levähdysalueet ja liittymät, joissa liikkujalla on tilaisuus tarkkailla ympäristöään muuta tiemaisemaa huolellisemmin. Myös näillä alueilla hoitotasoon voisi panostaa vapaata tiemaisemaa enemmän.
7. Tieympäristö ilmentää maiseman ominaispiirteitä. Luonnon monimuotoisuuden kehittäminen ja ylläpitäminen luo edellytykset mielenkiintoiselle ja maiseman mahdollisimman hyvin esiintuovalle tielle. Maisemallisesti yksitoikkoisten teiden ympäristöä tulisi kehittää esimerkiksi metsänhoidollisin keinoin ja näkymiä avaamalla. Näin jäykkä geometria ja yksitoikkoiset tiejaksot saadaan elävämmiksi.





*Kuva 35: Maisemallisesti kauniita ja omaleimaisia teitä voitaisiin enemmän hyödyntää matkailuteiksi esim. opastusta lisäämällä.*

### **7.3 Toimenpiteiden suuntaaminen ja kiireellisyys**

#### **7.3.1 Ensisijaiset toimenpiteet**

Koko maassa tulevat esille tietyt päätoimenpideryhmät, jotka nähdään tärkeimpinä ja kiireellisimmmin toteuttamista vaativina. Toimenpiteet on aloitettava keskeisiltä ja paljon käytetyiltä tieosuuksilta, joista tärkeimpiä ovat kaupunkien sisäänvalo- ja ohikulkujaksot sekä valtatie. Valtateiden parantaminen tulisi suunnata ongelmajaksolle eli kaupunkirakenteisiin sijoittuviin osuuksiin. Parannuksia tulisi tehdä toimintasuunnitelmien mukaisten parantamishankkeiden yhteydessä tai erillisinä toteutuksina. Toinen painopiste on taajamissa ja näiden sisäänvaloteilla. Sisäänvalo- ja ohikulkutiet sijaitsevat usein rakennetuilla alueilla. Näiden teiden varsilla tulisi aloittaa ympäristön kohentaminen yhteistyössä kaupunkien, kuntien ja tienvarren yritysten kanssa.



Arvokkaiden kulttuurimaisemien läpi kulkevien pääteiden hoito ja parantaminen ovat ensiarvoisen tärkeitä toimenpiteitä. On huolehdittava siitä, etteivät vanhoille teille tehtävät parannukset tee tiestä hallitsevaa elementtiä maisemassa. Pääteiden varteen sijoittuvien valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuurimaisemien hoitoon on kiinnitettävä erityistä huomiota. Alueilla on mieltävä tien lähiympäristöä, tien liittymistä maisemaan, rakenteita ja varusteita. On myös etsittävä keinoja ympäristön ominaispiirteiden korostamiseen tieltä katsottuna ja toisaalta tien sovittamiseen maisemaan entistä paremmin. Samalla on kiinnitettävä huomiota myös suunniteltuihin uusiin linjauksiin jotka ovat vaarassa rikkoa maisemakokonaisuuksia.



*Kuva 36: Valtakunnallisesti arvokkaan Paimionjokilaakson harmonista maisemaa.*

Tiemaiseman monimuotoisuuden kehittäminen ja säilyttäminen on tieympäristön hoidon tärkeimpiä tehtäviä. Maisemallisesti yksitoikkoisten teiden ympäristöä tulisi kehittää esim. puustoa harventamalla ja näkymiä avaamalla. Vesominen on yksi merkittävimmistä toimenpiteistä Itä- ja Pohjois-Suomen teillä. Avoimet alueet olisi tärkeää saada pysymään avoimina. Tähän tarvitaan maisemanhoidon lisäksi poliittisia päätöksiä. Tielaitoksen yhteistyö muiden tahojen kanssa edistää maiseman monimuotoisuuden ylläpitämistä.



### 7.3.2 Pitkän tähtäyksen toimenpiteet

Maisemallisille arvoille ja maisemanhoidolle, tiemaiseman estetiikalle pitäisi tienpidossa antaa entistä enemmän painoarvoa. Tielaitos on tärkeässä asemassa suomalaisen maisemakuvan välittäjänä. Maamme maisemat hahmotuvat liikkujalle usein juuri tieverkolta nähtynä. Tieympäristön maisemanhoito kannattaa ensin keskittää taajama- ja kulttuurimaisema-alueille sekä matkailu- ja historiallisiin teihin. Kulttuurimaisemaan sopiva viitoitus, opastus, rakenteet ja varusteet olisivat kehittelyn arvoisia. Alempiluokkaisilla, vanhoilla tiejaksoilla tärkeintä on huolehtia ympärille avautuvan kulttuurimaiseman säilymisestä ja siitä, etteivät liikenneympäristössä tehtävät parannukset tee tiestä liian hallitsevaa elementtiä maisemassa. Kulttuurimaisema-alueilla tien suunnitteluprosessia tulisi kehittää. Pienet perusparannushankkeet saattavat aiheuttaa voimakkaita dramaattisia muutoksia maisemassa. Kanta- ja valtateillä tien sopeutuvuutta maisemaan voidaan edistää luiskien muotoilulla, tien jaksottamisella ja tienvarsikasvillisuuden hoidolla. Kaikkein ongelmallisimmilla teillä, jossa vaikeudet liittyvät tien suuntaukseen ja ympäröivään maankäyttöön, pienillä tieympäristön parannustoimenpiteillä saatavat edut ovat vähäisiä. Asumattomat tieosuudet eivät vaadi erityisiä maisemanhoidollisia toimenpiteitä.

Tulevaisuutta ajatellen on syytä ajatella toimenpiteitä tiepiirin alueella tiekohtaisina kokonaisuuksina, joissa samaan alueeseen vaikuttaa monta tekijää. Maisemanhoitoa, matkailua, virkistystä ja maaseudun elinkeinoja voidaan kehittää yhteisprojekteina, jotka etenevät alueellisina ohjelmina. Taajama- ja kyläalueilla ympäristön parantamissuunnitteluun tulee kytkeä kunnat ja kylätoimikunnat. Yhteistyötä vaatii myös matkailuteiden kehittäminen ja erityyppisten reittien (pyöräily, patikointi, virkistys, automatkailu, jne.) luominen ja niistä tiedottaminen. Kyseisiin projekteihin voidaan hakea myös EU-rahoitusta.

Tienpitohenkilöstön koulutus ja motivointi ovat yksi tärkeimpiä toimenpiteitä, jolla tiemaisemaa voidaan välillisesti parantaa. Sekä suunnittelijoille, rakentajille että kunnossapitäjille tulee suunnata ympäristönhoidon täydennyskoulutusta.

## LÄHTEET

- /1/ Alalammi, Pentti 1993. Maisemat, Asuinympäristöt. Maanmittaushallitus, Suomen maantieteellinen seura.
- /2/ Hämeen tiepiiri 1992. Hämeen tiepiirin alueen ympäristöselvitys.
- /3/ Kaakkois-Suomen tiepiiri 1994. Liikenneympäristön tila 1994, Luonto, maisema ja kulttuurihistoria. Mikkeli.
- /4/ Kaakkois-Suomen tiepiiri 1995. Kymen läänin yleisten teiden ympäristön tila. Luonto, maisema ja kulttuurihistoria. Kouvola. 73 s. + liitteet 37 s ja liitekartat 2 kpl.
- /5/ Keski-Suomen tiepiiri 1993. Keski-Suomen tiepiirin yleisten teiden ympäristön tila, osa 4: Luonto-, maisema- ja kulttuurihistoria. Jyväskylä.
- /6/ Lapin tiepiiri LUONNOS 1996. Lapin yleisten teiden ympäristön tila. Tiemaisema.
- /7/ Oulun tiepiiri LUONNOS 1996. Oulun tiepiirin alueen yleisten teiden ympäristön tila. Luonto, maisema ja kulttuurihistoria.
- /8/ Rautamäki-Paunila, Maija 1982. Maisemamaakunnat maakunnallinen viheraluejärjestelmä. TKK, Arkkitehtiosasto, Maisemalaboratorio. Julkaisu 3/82. Otakustantamo. Espoo.
- /9/ Savo-Karjalan tiepiiri 1994. Liikenneympäristön tila 1994: Luonto, maisema ja kulttuurihistoria, Kuopion lääni. Kuopio.
- /10/ Savo-Karjalan tiepiiri 1994. Liikenneympäristön tila 1994. Pohjois-Karjalan yleisten teiden maisemaselvitys. Joensuu. 65 s. + 2 liitesivua + liitekartta.
- /11/ Tielaitos LUONNOS helmikuu 1996. Tielaitos kestäväällä tiellä. Tielaitoksen ympäristöpolitiikka sekä ympäristöpäämäärät 2005.
- /12/ Turun tiepiiri 1995. Turun tiepiirin tiemaisema. 167 s. Turku. ISBN 951-726-077-6.
- /13/ TVH ja Suomen tieyhdistys 1974. Suomen teiden historia I ja II. Helsinki.
- /14/ Uudenmaan tiepiiri 1994. Uudenmaan yleisten teiden ympäristön tila TIEMAISEMA. Helsinki. 160 s. +liitt. 2 s.. ISBN 951-47-9535-0.



- /15/ Vaasan tiepiiri 1994. Vaasan tiepiirin yleisten teiden ympäristön tila. Luonto, maisema ja kulttuurihistoria. Vaasa.
- /16/ Yli-Jama, Laura. Tien sovittaminen maisemaan. Tielaitos. Keskushallinto. Tielaitoksen selvityksiä 11/1995. TIEL 3200289. ISBN 951-726-035-0. ISSN 0788-3722. 98 s.
- /17/ Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto 1992. Maisemanhoito, Maisema-alueityöryhmän mietintö I. Mietintö 66/1992. Helsinki.
- /18/ Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto 1993. Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-alueityöryhmän mietintö II. Mietintö 66/1993. Helsinki.

## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 16/1996 Tavoitekriteerit (TPPT). TIEL 3200385
- 17/1996 Moreenin hyötykäytön edistäminen murskausteknisin keinoin (TPPT). TIEL 3200386
- 18/1996 Liikennevirta alemman nopeustason kaksikaistaisilla väylillä. TIEL 3200387
- 19/1996 Levähdysalueiden kehittämistarpeiden selvitys. TIEL 3200388
- 20/1996 Geovahvisteet tiepenkereen leventämisessä pehmeiköllä. Uudenmaan tiepiiri
- 21/1996 Tieympäristön kasvillisuus. TIEL 3200389
- 22/1996 Liikennejärjestelmän suunnittelu kehittyvässä maaseututaajamassa; Esimerkkikohteena Iitin kunnan Kausalan taajama. TIEL 3200390
- 23/1996 Täydentävä uudistaminen; Mahdollisuuksia maankäytön ja liikenteen kestävään vuorovaikutukseen kaupunkiseuduilla. TIEL 3200391
- 24/1996 Bitumiemulsion käyttö soratien pölynsidonnassa. TIEL 3200392
- 25/1996 Ruuhkaisuuden kokeminen ja liikennetilannetiedottaminen - tienkäyttäjä-tutkimus kaksikaistaisilla teillä. TIEL 3200393
- 26/1996 Tieverkon laajuus kustannusvastaavuuden näkökulmasta. TIEL 3200394
- 27/1996 Liikenteen vertailutietoja eri maista. TIEL 3200395
- 28/1996 Tien uudelleenrakentamisen vaikutukset kylien elinvoimaan; Esimerkkinä Lahti-Orimattila-tieyhteys. TIEL 3200396
- 29/1996 Tien rakennekerros materiaalin stabilointi masuunikuonatuotteilla. TIEL 3200397
- 30/1996 Strategisen vaikutusarvioinnin kehittäminen. TIEL 3200398
- 31/1996 Ympäristöohjelma ja yhteistoiminta; Yhteistyö tielaitoksen ympäristön toimenpideohjelman 1997-2000 toteutuksessa. TIEL 3200399
- 32/1996 Häiriintymättömien maanäytteiden otto. TIEL 3200400
- 33/1996 Ödometrikoe. TIEL 3200401
- 34/1996 Sitomattomien materiaalien moduulit. TIEL 3200402
- 35/1996 Havaintoteiden asfalttipäällysteiden moduulit. TIEL 3200403
- 36/1996 Eriste- ja kevennysmateriaalien routakestävyys; Palaturve. TIEL 3200404
- 37/1996 Koerakennekohteiden materiaalien routakestävyys; Pohjoiset kohteet TIEL 3200405
- 38/1996 Rakennerratkaisujen alustava suunnittelu ja kehittäminen. TIEL 3200406
- 39/1996 Pilari- ja massastabiloinnin tuotantotekniikka. TIEL 3200407
- 40/1996 Suurten liikennehankkeiden vaikutus kaupunkien kehitykseen. TIEL 3200408